

BOLETIN OFICIAL

DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO I. | DIRECCIÓN y ADMINISTRACIÓN: Calle de Corrientes 829 | NÚM. 28.

BUENOS AIRES, AGOSTO 2 DE 1893

Artículo 1º En el «Boletín Oficial», que aparecerá diariamente en la Capital de la República, se hará la publicación oficial de las leyes, decretos, resoluciones, informes y demás datos que den á conocer el estado y movimiento de la Administración.

Art. 4º Los documentos que en él se inserten serán tenidos por auténticos y obligatorios por efecto de esa publicación.—(*Acuerdo del 2 de Mayo de 1893.*)

DOCUMENTOS OFICIALES

Sumario—Nómbrase Vocal de la Dirección de Ferrocarriles—Nómbrase Interventor de Ferrocarril Nord-Este Argentino—Cuatro decretos nombrando varios empleados de Correos y Telégrafos—Autorízase á librar al servicio público un empalme de Ferrocarril—Nómbrase Subdirector y Escribiente en el Ministerio del Interior—Mensaje relativo al arbitraje de la cuestión límites con el Brasil—Mensaje referente á la adquisición de casa para las legaciones Argentina y del Uruguay—Exonérase del pago de derechos de Aduana una carga de algodón hilado—Otra resolución análoga á la anterior—Exonérase á la Sociedad de Beneficencia del pago de derechos por varias mercaderías—Acuérdase el libre despacho de materiales para el puerto del Rosario—Acuérdase el libre despacho de una carga de algodón hilado—Otra resolución análoga á la anterior—Acuérdase el libre despacho de cuatro trilladoras—Concédase el libre despacho de artículos para la Armada—Acuérdase el libre despacho de carbón para la Armada—Niégase permiso para abrir una oficina de venta de papel sellado—Resolución referente á la publicación del Boletín Oficial—Apruébanse los actos del Capitán don Martín Rivadavia por la construcción del barco «9 de Julio»—Nómbrase escribiente de la Subsecretaría de Marina.

Ministerio del Interior

Decreto nombrando Vocal de la Dirección de Ferrocarriles Nacionales al doctor Cárlos Saavedra Zavaleta.

Buenos Aires, Julio 29 de 1893.

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1º Nómbrase Vocal de la Dirección de Ferrocarriles Nacionales, al doctor Carlos Saavedra Zavaleta, en reemplazo del doctor Emilio Nocetti cuya renuncia le ha sido aceptada.

Art. 2º Comuníquese, publíquese y dese al Registro Nacional.

SAENZ PEÑA.
Lucio V. López.

Decreto nombrando interventor del Ferrocarril Nord Este Argentino, á don Ernesto J. Manet.

Buenos Aires, Julio 31 de 1893.

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1º Nómbrase Interventor del Ferrocarril Nord Este Argentino, á don Ernesto J. Manet, en reemplazo de don Márcos Etchevert, que renunció.

Art. 2º Comuníquese, publíquese y dese al Registro Nacional.

SAENZ PEÑA.
Lucio V. López.

Decreto nombrando varios empleados de Correos y Telégrafos

Buenos Aires, Julio 31 de 1893.

De acuerdo con lo solicitado en la presente nota,

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1º Nómbranse, con antigüedad del 20 del actual:

Leonardo G. de la Vega, Jefe de la Estafeta «Shaw», Item 1º, Partida 415, en sustitución de Josefa S. de Sauga, que renunció.

Christian Petersen, Jefe de la Estafeta «Hurlingham», Item 1º, Partida 415, en reemplazo de don C. M. Imbodeu, que renunció.

Antonio Péndola, Estafetero, Item 1º, Partida 59, en vez de José Fraga, que falleció.

José Calderazo, Valijero, Item 1º, Partida 210, en lugar del anterior, que se asciende.

Martín Iribarne, Auxiliar de la Oficina del Rosario, Item 4º, Partida 10, en reemplazo de Leopoldo Utrera, que se separa.

Filemón N. Lares, Cartero, Item 14, Partida 9ª, en vez de Cándido García, que renunció.

Rufino Sarmiento, Jefe de la Estafeta Chilecito, Item 8º, Partida 65, en sustitución de Nicolás Alvarez Conde, que renunció.

Benjamín Ahumada, Guardahilos, Item 20, Partida 10, en vez de Francisco de Asis, que se separa.

Deolindo Porcel, Item 4º, Partida 12, en lugar de Carlos Córdoba, que renunció.

Antenor Sánchez, Guardahilos, Item 16, Partida 8ª, en reemplazo de Miguel Ledesma, que renunció.

Carlos Riveros, Valijero, Item 1º, Partida 214, en sustitución de Héctor Bergada, que se separa.

Art. 2º Queda separado de su puesto el Telegrafista de 2ª clase de la Oficina del Paraná, Item 12, Partida 5ª, José A. Belby; créase una Estafeta en la Estación «Gorchs» (2º distrito) y nómbrase para regentarla ad honorem á José Rojas.

Art. 3º Publíquese, insértese en el Registro Nacional, comuníquese y pase á sus efectos á Contaduría General.

SAENZ PEÑA.
Lucio V. López.

Decreto nombrando varios empleados de Correos y Telégrafos

Buenos Aires, Julio 31 de 1893.

De acuerdo con lo solicitado en la presente nota,

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1º Nómbranse, con antigüedad del 19 del actual:

Ricardo Papi, Telegrafista de 2ª clase, Item 13, Partida 44, Jefe de la Oficina «Bella Vista», en reemplazo de Umberto Zambra.

Umberto Zambra, Telegrafista de 3ª clase, Item 5º, Partida 88, Jefe de la Oficina «Reconquista», en lugar de Ricardo Papi.

Francisco Zabert, Auxiliar de la Oficina «Formosa», Item 13, Partida 88, en sustitución de Eduardo Demaestre, que cesa.

León Cruz, Cartero, Item 1º, Partida 151, en lugar de Antonio Gragero, que se separa.

Manuel Muñiz, Buzonista, Item 1º, Partida 120, en vez del anterior, que se asciende.

E. Martinez, Telegrafista de 4ª clase, Jefe de la Oficina «San Martín» (Estación Arena), Item 5º, Partida 157, cuyo puesto estaba vacante, con antigüedad al 1º de Enero próximo pasado.

Art. 2º Publíquese, comuníquese, insértese en el Registro Nacional y pase para su conocimiento y efectos á la Contaduría General.

SAENZ PEÑA.
Lucio V. López.

Decreto nombrando varios empleados de Correos y Telégrafos

Buenos Aires, Julio 31 de 1893.

Atento lo expuesto en la presente nota,

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1º Nómbranse, á contar del 22 del actual:

Domingo Suárez, Valijero, Item 1º, Partida 112, mientras dure la licencia de tres meses que ha sido concedida á Julio Robin Castro.

Alberto Romerio, Auxiliar de la Oficina del Rosario, Item 4º, Partida 9ª, en sustitución de Pastor Jimeno, que fué ascendido.

Carlos R. Salvadores, Auxiliar de la Oficina «Tucumán», Item 16, Partida 7ª, en reemplazo de Pedro J. Falconi, que se separa.

Benjamín Ahumada, Guardahilos, Item 20, Partida 19, en vez Francisco de Asis, que se separa.

José Beltrán, Cartero, Item 1º, Partida 119, en lugar de Cándido Castro, que renunció.

Miguel S. Olivera, Item 1º, Partida 120, en vez del anterior, ambos con antigüedad al 1º del actual.

Silvano Rodriguez, Guardahilos de la Oficina «Itatí», Item 13, Partida 58, en reemplazo de Adolfo Melano, que fué ascendido.

Sepárase al Telegrafista de 3ª, Item 16, Partida 6ª, de la Oficina «Tucumán», Núñez Astorga.

Art. 2º Publíquese, insértese en el Registro Nacional, comuníquese y pase á sus demás efectos á Contaduría General.

SAENZ PEÑA.
L. V. López.

Decreto nombrando varios empleados de Correos y Telégrafos

Buenos Aires, Julio 31 de 1893.

Atento lo expuesto en la presente nota,

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1º Nómbranse, á contar del 15 del actual:

Julio Saenz, Auxiliar de la Oficina de Santa Fe, Item 5º, Partida 9ª, en sustitución de José M. López, que se separa.

Manuel Panadas, Auxiliar de la Oficina de Corrientes, Item 13, Partida 7ª, en reemplazo de Conrado Goitía, que se ascendió.

José B. Gutiérrez, Cartero de la Oficina





de San Juan, Item 9º, Partida 9ª, en lugar de José E. Tello, que se ha ascendido.
Justiniano Riveros, Guardahilos de la Oficina de Cruz del Eje, Item 6º, Partida 121, en vez de Ezequiel Asnar, cuyo nombramiento queda sin efecto.
Art. 2º Publíquese, insértese en el Registro Nacional, comuníquese y pase á sus demás efectos á Contaduría General.

SAENZ PEÑA.
LUCIO V. LÓPEZ.

Decreto autorizando á librar al servicio público el empalme del Ferrocarril Gran Sud de Santa Fe con el de Villa María á Rufino.

Buenos Aires, Julio 31 de 1893.

De acuerdo con los informes de las oficinas técnicas competentes,

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1º Autorízase á la Compañía del Ferrocarril Gran Sud de Santa Fe y Córdoba, para librar al servicio público el empalme con el Ferrocarril de Villa María á Rufino, en La Carlota.
Art. 2º Comuníquese, publíquese y dese al Registro Nacional.

SAENZ PEÑA.
LUCIO V. LÓPEZ.

Decreto nombrando Subdirector de Sección y Escribiente en el Ministerio del Interior á don José L. Duffy y don Horacio Beccar Varela, respectivamente.

Buenos Aires, Agosto 1º de 1893.

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1º Acéptase la renuncia presentada por don Faustino Salvato, del empleo de Subdirector de Sección en el Ministerio del Interior, y nómbrase en su reemplazo al Escribiente don José L. Duffy, y en sustitución de éste, á don Horacio Beccar Varela.
Art. 2º Comuníquese, publíquese y dese al Registro Nacional.

SAENZ PEÑA.
LUCIO V. LÓPEZ.

Ministerio de Relaciones Exteriores

Mensaje solicitando la aprobación del protocolo relativo al arbitraje en la cuestión límites entre esta República y los Estados Unidos del Brasil.

Buenos Aires, Junio 22 de 1893.

Al Honorable Congreso de la Nación.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse á V. H. solicitando la sanción del adjunto Proyecto de Ley aprobatorio del Protocolo de 10 del corriente, que han firmado en Río de Janeiro los Plenipotenciarios de la República Argentina y del Brasil, según el cual se prorroga por seis meses, á contar desde el 11 de Agosto próximo, el plazo estipulado en el Artículo 4º del Tratado de 7 de Septiembre de 1889, que somete al arbitraje del Presidente de los Estados Unidos de Norte América la cuestión de límites pendiente entre ambos países.
Dicho plazo se refiere á la época en que las Altas Partes Contratantes deben presentar al Arbitro las exposiciones y documentos en defensa de sus derechos, y motiva la celebración de aquel Protocolo el sensible fallecimiento del Ministro señor don Nicolás A. Calvo, ocurrido en momentos en que se dirigía á cumplir el importante cometido que se le había confiado.
Dios guarde á V. H.

LUIS SAENZ PEÑA.
MIGUEL CANÉ.

PROTOCOLO

En consecuencia de la propuesta del Gobierno de la República Argentina, aceptada por el de los Estados Unidos del Brasil, en los términos y por los motivos que constan en las notas cambiadas sobre el asunto en 10 de Mayo último y 6 de Junio corriente, acordóse prorrogar por seis meses, á contar desde el 11 de Agosto próximo, el plazo estipulado en el Artículo 4º del Tratado de 7 de Septiembre de 1889 que somete á arbitraje la cuestión de límites pendiente entre los dos países.
En fe de lo cual, labróse el presente Protocolo, que los señores don Agustín Arroyo, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina y don Ferisbello Freire, Ministro de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos del Brasil, debidamente autorizados, firman y sellan en la ciudad de Río de Janeiro á los diez días del mes de Junio de mil ochocientos noventa y tres.

(L. S.) AGUSTÍN ARROYO.
(L. S.) FERISBELLO FREIRE.

Es copia—

(L. S.) *G. Martínez Campos*,
Secretario de la Legación.

Es copia—

Ricardo J. Pardo.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º Apruébase el protocolo firmado en la ciudad de Río Janeiro, el 10 de Junio de 1893, por los Plenipotenciarios de la República Argentina y de los Estados Unidos del Brasil, según el cual se prorroga por seis meses, á contar desde el 11 de Agosto de 1893, el plazo estipulado en el artículo 4º del Tratado de 7 de Septiembre de 1889, que somete al arbitraje del Presidente de los Estados Unidos de Norte América, la cuestión de límites pendiente entre los dos países.
Art. 2º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Mensaje solicitando la aprobación del protocolo relativo á la adquisición de un inmueble para establecer las Legaciones de las Repúblicas Argentina y del Uruguay.

Buenos Aires, Mayo 31 de 1892.

Al Honorable Congreso de la Nación:

El Poder Ejecutivo cumple con el precepto constitucional del caso sometiendo á la consideración de V. H. el Acuerdo firmado en Montevideo el día 14 del corriente por los Plenipotenciarios de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay, sobre adquisición en las capitales de uno y otro país, por parte de los Gobiernos respectivos, de un inmueble para establecer en él la residencia de sus correspondientes Legaciones.
Como el arreglo de la referencia ha sido suscripto consultando las doctrinas de Derecho Internacional dominantes sobre la materia, y en vista de los antecedentes acompañados, el Poder Ejecutivo espera que V. H. se dignará prestar su sanción al adjunto Proyecto de Ley.
Dios guarde á V. H.

C. PELLEGRINI.
ESTANISLAO S. ZEBALLOS.

PROTOCOLO

Reunidos en el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Oriental del Uruguay, SS. EE. el señor Enrique B. Moreno, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina, y el señor doctor Manuel Herrero y Espinosa, Ministro del ramo, con el objeto de dejar consignado en un Protocolo el acuerdo verbal celebrado en conferencias anteriores respecto de la adquisición en ambas capitales, por parte de los Gobiernos que representan, de un inmueble para establecer en él la residencia de las correspondientes Legaciones, después de exhibidos los plenos poderes de estilo y hallados en buena y debida forma, declaran: Que el inmueble que adquiera el Gobierno de la República Oriental del Uruguay en la ciudad de Buenos Aires y el que actualmente posee el Gobierno de la República Argentina en la ciudad de Montevideo, con el único y exclusivo objeto de establecer en ellos la residencia de las respectivas Legaciones, quedan exceptuados en uno y otro país del pago de todo impuesto ó contribución inmobiliaria, continuando, no obstante, dichos inmuebles sometidos, como hasta aquí, al dominio eminente con las salvedades relativas al principio de la exterritorialidad.
En fe de lo cual, los señores Plenipotenciarios hacen extender el presente Protocolo por duplicado, y cuyos ejemplares firman y sellan con sus sellos en Montevideo á los catorce días del mes de Mayo del año mil ochocientos noventa y dos.

(L. S.) ENRIQUE B. MORENO.
(L. S.) MANUEL HERRERO Y ESPINOSA.

Departamento de Relaciones Exteriores.

Buenos Aires, Mayo 17 de 1892.

Aprobado: sométase oportunamente á la consideración del Honorable Congreso.

PELLEGRINI.
ESTANISLAO S. ZEBALLOS.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º Apruébase el protocolo firmado por los Plenipotenciarios de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay, el día 14 de Mayo de 1892, sobre adquisición en las capitales de uno y otro país de un inmueble para establecer el asiento de sus respectivas Legaciones.
Art. 2º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Ministerio de Hacienda

Resolución concediendo el libre despacho de 2393 kilos algodón hilado

Buenos Aires, Julio 26 de 1893.

De acuerdo con los informes producidos y lo que al respecto dispone el artículo 3º de la Ley de Aduana en vigencia, concédese el libre despacho de ocho fardos y dos cajones conteniendo en todo dos mil trescientos noventa y tres kilos algodón hilado para ser entregado á los telares del establecimiento industrial «San Carlos», radicado en esta Capital, introducidos por el vapor «Higland Lassie», á la consignación de C. Zuberbühler y Cª.
Vuelva á sus efectos á la Dirección General de Rentas y repónganse los sellos.

M. DEMARÍA.

Resolución concediendo el libre despacho de 282 kilos algodón hilado

Buenos Aires, Julio 27 de 1893.

De acuerdo con la Ley de Aduana vigente, que prescribe que están exonerados de derechos la lana, el algodón y los estambres hilados expresamente para los

telares de la República, caso que comprende á éste;

SE RESUELVE:

Conceder á la Compañía Nacional de Trasportes, el libre despacho de dos fardos conteniendo doscientos ochenta y dos kilos algodón hilado, venidos en el vapor «Ladario», entrado al puerto en Mayo de 1893.

Pase á la Dirección General de Rentas á sus efectos.

M. DEMARÍA.

Resolución exonerando á la Sociedad de Beneficencia de la Capital del pago de derechos por cuatro bultos de mercaderías

Buenos Aires, Julio 27 de 1893.

De acuerdo con los informes producidos y estando el caso ocurrente al amparo del artículo 249 de las Ordenanzas de Aduana,

SE RESUELVE:

Exonerar á la Sociedad de Beneficencia de la Capital, del pago de los derechos de Aduana correspondientes á los cuatro bultos de mercaderías llegados por el vapor «Hippomenes.»

Pase á la Dirección General de Rentas á sus efectos.

M. DEMARÍA.

Resolución concediendo el libre despacho de materiales con destino al Puerto del Rosario.

Buenos Aires, Julio 27 de 1893.

Atentos los informes producidos, y resultando que el pedido de la Dirección de Ferrocarriles se refiere á materias destinadas al servicio del Ferrocarril Andino, protegidas por la Ley,

SE DECLARA:

Acuérdase el libre despacho solicitado por la Dirección de Ferrocarriles Nacionales, por ochenta y cuatro cajones tubos (84), y ochenta llantas (80), el todo venido en el vapor «Hydarones», procedente de Liverpool con destino al puerto del Rosario.

A sus efectos pase á la Dirección General de Rentas.

M. DEMARÍA.

Resolución concediendo el libre despacho de 1.946 kilos de algodón hilado

Buenos Aires, Julio 28 de 1893.

De acuerdo con los informes producidos, y lo que al respecto establece la Ley de Aduana vigente, en su artículo 3º, concédese el despacho libre de derechos de cinco fardos y tres cajones conteniendo en junto mil novecientos cuarenta y seis kilos de algodón hilado, introducido por el vapor «Copernicus» á la consignación de los señores Hill Bellamy y Cª.

A sus efectos, vuelva á la Dirección General de Rentas y repóngase los sellos.

M. DEMARÍA.

Resolución concediendo el libre despacho de 55 kilos de algodón hilado

Buenos Aires, Julio 28 de 1893.

De acuerdo con los informes producidos y lo que al respecto establece el artículo 3º de la Ley de Aduana en vigencia, concédese el libre despacho de un cajón conteniendo cincuenta y cinco kilos de algodón hilado, introducido por el vapor «Messapia» á la consignación del solicitante, don Jerónimo Ventura.

Vuelva á sus efectos á la Dirección General de Rentas y repónganse los sellos.

M. DEMARÍA.

Resolución concediendo el libre despacho de cuatro Trilladoras

Buenos Aires, Julio 28 de 1893.

En vista de los informes producidos y de lo que dispone al respecto la Ley de Aduana en su artículo 3º, concédese el libre despacho de treinta y un cajones conteniendo cuatro trilladoras introducidas por el vapor «Ruckin», á la consignación de Carlos H. Mauxon.

Vuelva á sus efectos á la Dirección General de Rentas y repónganse los sellos.

M. DEMARÍA.

Resolución concediendo el libre despacho de artículos con destino á la Armada Nacional.

Buenos Aires, Julio 31 de 1893.

En atención á lo dispuesto en los artículos 247 al 249 de las Ordenanzas de Aduana vigentes,

SE RESUELVE:

Pase á la Aduana de la Capital para que despache libre de derecho diez y seis (16) cajones barniz y ciento cuarenta y cinco (145) barriles aceite, á que se refiere el conocimiento adjunto, venidos en el vapor «Calvin» y con destino á la Armada.

M. DEMARÍA.

Resolución concediendo el libre despacho de carbón para la Armada Nacional

Buenos Aires, Julio 31 de 1893.

En atención á lo dispuesto en los artículos 247 al 249 de las Ordenanzas de Aduana vigentes,

SE RESUELVE:

Pase á la Aduana de la Capital para que despache libre de derecho el carbón que conduce el vapor «Sidney Thomas» para la Armada, á que se refiere el conocimiento adjunto.

M. DEMARÍA.

Resolución no haciendo lugar al permiso solicitado para abrir una Oficina de venta de Papel Sellado.

Buenos Aires, Agosto 1º de 1893.

Vista la solicitud que precede, de don José Lanza, en la que pide se le permita abrir la oficina para venta de papel sellado, cuya concesión le fué otorgada por decreto de fecha 4 de Octubre del año próximo pasado;

Y considerando:

Que ha pasado el recurrente diez meses sin hacer la instalación de la oficina expendedora, lo que importa implícitamente el abandono de la concesión, y que por otra parte el Gobierno actual ha denegado el permiso á toda solicitud análoga;

SE RESUELVE:

No ha lugar y archívese, previa reposición de sellos.

M. DEMARÍA.

Ministerio de Justicia, Culto é Instrucción Pública

Resolución referente á la legalización de copias de documentos para el «Boletín Oficial» y á la distribución y reparto de los ejemplares suscritos por este Ministerio.

Buenos Aires, Julio 31 de 1893.

En cumplimiento de lo dispuesto por el decreto fecha de ayer,

SE RESUELVE:

1º Que cada uno de los Subsecretarios del Ministerio designe el empleado que deba visar las copias de los documentos destinados á insertarse en el BOLETÍN OFICIAL y el que deba remitir por escrito á la Dirección de éste las noticias que informen del movimiento de las reparticiones. Las copias y la crónica deberán llevar el sello de la oficina respectiva.

2º La Dirección del BOLETÍN OFICIAL hará la distribución y reparto de los doscientos ejemplares del diario á que se halla suscrito este Ministerio, en la siguiente forma:

Al Ministerio, seis ejemplares; Suprema Corte, dos; Juzgado Federal en lo Comercial de la Capital, ídem ídem en lo Criminal; Procurador Fiscal ante los mismos Juzgados; Defensor de pobres, incapaces y ausentes ante los mismos; Juzgado Federal de Buenos Aires (La Plata), Procurador Fiscal ante el mismo; Juzgado Federal de Entre Ríos, (Paraná), Procurador Fiscal ante el mismo; Juzgado Federal de Santa Fe (Rosario), Procurador Fiscal ante el mismo; Juzgado Federal de Corrientes, Procurador Fiscal ante el mismo; Juzgado Federal de San Luis, Procurador Fiscal ante el mismo; Juzgado Federal de Santiago del Estero, Procurador Fiscal ante el mismo; Juzgado Federal de Córdoba, Procurador Fiscal ante el mismo; Juzgado Federal de Catamarca, Procurador Fiscal ante el mismo; Juzgado Federal de La Rioja, Procurador Fiscal ante el mismo; Juzgado Federal de San Juan, Procurador Fiscal ante el mismo; Juzgado Federal de Mendoza, Procurador Fiscal ante el mismo; Juzgado Federal de Salta, Procurador Fiscal ante el mismo; Juzgado Federal de Jujuy, Procurador Fiscal ante el mismo; Excelentísima Cámara de Apelación en lo Civil y Secretaría, dos; Excelentísima Cámara de Apelación en lo Criminal, Correccional y Comercial, y Secretaría, dos; Juez de Primera Instancia en lo Civil de la Capital, doctor Angel S. Pizarro; íd íd, doctor Luis Méndez Paz; íd íd, doctor Angel Garay; íd íd, doctor Diego Saavedra; íd íd, doctor Alberto Centeno; íd íd, doctor Lucio S. Posse; Agente Fiscal en lo Civil, doctor Evaristo Barrenechea; íd íd, doctor A. Rodríguez Bustamente; íd en lo Criminal, doctor Oscar de las Carreras; íd íd, doctor Francisco B. Astigueta; Juez del Crímen de la Capital, doctor Eduardo French; íd íd, doctor Alejandro Acevedo; Juez Correccional de la Capital, doctor Marcos Delgadillo; íd íd, doctor Francisco Elizalde; Juez de Comercio de la Capital, doctor Luis A. Peyret; íd íd, doctor Manuel Cigorraga; Juez de Instrucción de la Capital, doctor Juan A. García (hijo); íd íd, doctor Luis F. Navarro; íd íd, doctor Félix C. Constanzó; íd íd, doctor Servando Gallegos; Defensor de Menores de la Capital, Sección Norte, don Ramón de O. César; íd íd, Sección Sud, don Eduardo Benítez; Asesor de Menores, doctor Ernesto Madero; íd íd, doctor Marcelino Melo; Archivo General de los Tribunales de la Capital; Fiscal de las Excmas. Cámaras de Apelaciones de la Capital; Procurador General de la Nación; Juzgado Letrado del Territorio del Chaco (Resistencia), Fiscal ante el mismo; Juzgado Letrado de Formosa, Fiscal ante el mismo; Juzgado Letrado de Misiones (Posadas), Fiscal ante el mismo; Juzgado Letrado de la Pampa (General Acha), Fiscal ante el mismo; Juzgado Letrado del Neuquen (Chosmalal), Fiscal ante el mismo; Juzgado Letrado del Río Negro (Viedma), Fiscal ante el mismo; Juzgado Letrado del Chubut (Rawson), Fiscal ante el mismo; Juzgado de Paz de Rawson (Chubut), ídem de Gaimare (Chubut), ídem de Viedma (Río Negro), ídem de San Javier (ídem), íd de Cubanea (ídem), ídem de Pringles (ídem), ídem de Conesa (ídem), ídem de Choele-Choel (ídem), ídem de General Roca (ídem), ídem de Adolfo Alsina (ídem), ídem de Chosmalal (Neuquen), ídem de Norquin (ídem), ídem de Guanacos (ídem), ídem de Buta-Ranquil (ídem), ídem de Junín de los Andes (ídem), ídem Alarcón (ídem), íd del Departamento 1º (Pampa Central), íd íd 2º, (íd), íd íd 3º (íd), íd íd 4º (íd), íd íd 5º (íd), íd íd 6º (íd), íd íd 7º (íd), íd íd 8º (íd), íd íd 9º (íd), íd íd, 10º (íd), íd íd 11º (íd), íd íd de Posadas (Misiones), íd de Concepción (íd), íd de San Javier (íd), íd de Candelaria (íd), íd de Santa Ana (íd), íd



del Departamento 1º (Formosa), id id 2º (id), id id 3º (id), id id 4º (id), id de Contreras (Chaco), id íd de Florencia al Norte (íd), id de Florida (id), id de Martínez de Hoz (id), id de Caa-Guazú (id), Director de la Penitenciaría de la Capital, Arzobispado, Obispado de Salta, Obispado de Córdoba, Obispado de Cuyo (San Juan), Obispado del Paraná, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de idem, Facultad de Ciencias Médicas de idem, Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de idem, Universidad de Córdoba, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de idem, Facultad de Ciencias Médicas de ídem, Facultad de Ciencias Exactas, Fisicas y Naturales de idem, Universidad de Córdoba, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de ídem, Facultad de Ciencias Médicas de ídem, Facultad de Ciencias Exactas, Fisicas y Naturales de idem, Colegio Nacional de la Capital, ídem de La Plata, idem de Córdoba, ídem del Rosario, ídem del Paraná, idem del Uruguay, ídem de Corrientes, ídem de San Juan, ídem de Mendoza, ídem de Tucumán, ídem de Salta, idem de San Luis, idem de Catamarca, ídem de Santiago del Estero, idem de La Rioja, idem de Jujuy, Escuela Normal de Profesores de la Capital, ídem id Mixta del Paraná, ídem íd Maestros de Tucumán, idem íd id de Santa Fe, idem íd íd de La Rioja, idem íd, id. de Mendoza, idem id id de Catamarca, idem id íd de Córdoba. ídem id id de San Juan, idem id íd de San Luis, ídem id id de Jujuy, ídem id id de Corrientes, idem id id de Salta, idem id id de Santiago del Estero, idem id Mixta de Mercedes, idem id id del Azul, ídem id íd de Dolores, ídem id id de San Nicolás, idem id íd de Rio Cuarto, idem id id de La Plata, idem id id de Profesores de la Capital, idem id íd de Maestros del Rosario, íd id íd del Uruguay, íd id id de Mendoza, id id íd de San Juan, id id id de Córdoba, id id íd de Catamarca, id id id de Salta, id id id de Santiago del Estero, id id id de Corrientes, id íd id de San Luis, id íd id de La Rioja, id id id de Jujuy, id id íd de Tucumán; Consejo Nacional de Educación, dos ejemplares; Escuela Nacional de Minas de San Juan; Escuela Nacional de Comercio; Instituto Nacional de Sordomudos; Observatorio Astronómico de Córdoba; Oficina Meteorológica de ídem; Biblioteca Nacional; Museo Nacional; Archivo General de la Nación.

3º Comuniquese á la Empresa del BOLETÍN y avisese á las diversas reparticiones.

E. S. QUINTANA.

Ministerio de Guerra y Marina

Resolución aprobando los actos del Capitán de Navío don Martín Rivadavia sobre construcción y aprovisionamiento del barco «9 de Julio».

Buenos Aires, Julio 21 de 1893.

Visto el informe expedido por el Capitán de Navío don Martín Rivadavia, dando cuenta de haber cumplido las órdenes que se le impartieron, sobre construcción, inspección y aprovisionamiento del barco «9 de Julio»: manifiéstesele á dicho Jefe que el Gobierno aprueba sus actos y désenle las gracias por el celo y actividad con que ha procedido.

Comuniquese al Estado Mayor General de Marina á sus efectos, publiquese y archívese.

SAENZ PEÑA.
A. DEL VALLE.

Informe á que hace referencia la anterior resolución

Rada Exterior, Julio 3 de 1893.

Al señor Jefe del Estado Mayor General de Marina, Comodoro don Rafael Blanco.

Cumplo con el deber de informar á V. S. cerca de la construcción del crucero «9 de Julio», en la parte por mi inspeccionada, aprovisionamiento general y conducción á este puerto; para lo que fui comisionado por decreto del Superior Gobierno de fecha 5 de Julio del año anterior, y que por razones previstas, que apuntaré, pudo darse recién comienzo á su cumplimiento á fines de Noviembre. Dicho decreto se expidió al partir de aquí la Escuadra que á las órdenes del señor Contraalmirante don Daniel de Solier, debia representar al país en los festejos conmemorativos del descubrimiento de América, en España é Italia, y de la cual formaba parte el crucero «25 de Mayo», entonces á mis órdenes; por lo que se disponia que al terminar la misión encomendada, debia el que suscribe cesar en el mando de este buque y pasar á Inglaterra á tomar cargo del crucero «9 de Julio», llevando á cuatro de los oficiales de aquél, el Teniente de Navio Onofre Betbeder, Alféreces de Navio Diego C. García, Ismael Galindez y Ezequiel Guttero, como personal auxiliar.

A mediados de Octubre, habiendo entrado por segunda vez al puerto de Cádiz, de regreso de Toulon y Génova, quedó recién terminada la representación de nuestros buques y en oportunidad, por lo tanto, de cumplir el decreto mencionado.

Teniendo informes de que la construcción del crucero «9 de Julio» se hallaba casi al terminar, siendo por consiguiente de urgencia ya dar principio á los preparativos de su aprovisionamiento general, convine con el señor Contraalmirante Solier en la necesidad de aumentar el personal con los Alféreces de Fragata Enrique Moreno y Daniel de Solier, Jefe de Máquinas Guillermo Lander, Segundo Maquinista Emilio Olivera, un contramaestre, un condestable, un cabo torpedista, un cabo de cañón y un armero; todos de la dotación del «25 de Mayo». Aprovechando el viaje del «Brown» á Inglaterra, el señor Contraalmirante dispuso se diera pasaje en él al personal destinado al «9 de Julio», á excepción del que suscribe y del Teniente de Navio Betbeder; y habiendo embarcado al señor Contraalmirante Solier, volvimos á Italia para hacer la recorrida general en Spezzia, de los fondos del crucero; y una vez entrado en uno de los diques de carena del Gobierno y reconocido el estado del casco, hecha la limpieza y principiada la pintura, pasé parte por oficio al señor Contraalmirante y fui autorizado para hacer entrega del buque al Segundo Comandante, Teniente de Navio Lorenzo Irigaray, efectuado lo cual, emprendí viaje á Inglaterra, acompañado del Teniente de Navio Betbeder, quien por orden del señor Contraalmirante Solier, fué nombrado Segundo Comandante interino del crucero «9 de Julio».

Al llegar á Londres, me presenté al señor Ministro Argentino, el cual se sirvió darme una carta introducción para los constructores del buque: de allí pasé á Birkenhead y me puse á las órdenes del señor Presidente de la Comisión Naval, Comodoro don Enrique G. Howard, quien me dió otra nota introducción; dirigiéndome finalmente á New-Castle-on-Tyne, donde se construía el crucero «9 de Julio», y fui reconocido como su Comandante el dia 24 de Noviembre; manifestándome en esta ocasión, el señor Director de la casa Armstrong, que si bien los trabajos efectuados se hallaban aprobados por la Comisión Naval y todo conforme al contrato, tenía la mejor disposición para satisfacer mis pedidos de lo que entendiese por mejoría en los detalles del buque, y más todavia en lo que aun restaba, siempre que fuera compatible con los intereses de la casa.

Inmediatamente procedí á distribuir la inspección entre el personal á mis órdenes, aumentado además con el Teniente de Fragata Enrique Thorne y posteriormente con el Teniente de Fragata José Quiroga, enviados desde Buenos Aires, repartiendo los cargos como es de práctica; y para la atención general y permanente, se estableció un servicio de guardias durante las horas de trabajo, desempeñado por un oficial, un maquinista y parte de la maestranza, con cargo de llevar cuenta detallada del progreso de la construcción y vigilar que los trabajos fueran debidamente hechos y con el mejor material; teniendo atribución para sugerirme los arreglos y modificaciones de detalle que consideraran convenientes, para ser propuestos á la casa constructora, siempre que fueran realmente apropiados.

Pero el derecho de observar y peticionar érame exclusivo, ejerciéndolo por nota ó personalmente en los casos que revestian mayor importancia, y en la generalidad por intermedio de mi segundo.

Al hacerme cargo del buque, sus diferentes secciones hallábanse en el período de su terminación, siendo fácil juzgar á primera vista el resultado final y procurar con tiempo las alteraciones que nos aconsejaba la experiencia recogida en el crucero «25 de Mayo»; para efectuar las cuales, la casa constructora se encontraba favorablemente dispuesta. Pero gran parte de mi plan de reforma se hallaba ya ejecutado, porque al comprarse el buque recibí orden de confeccionar una memoria sobre los cambios y agregados que se podian hacer á los planos del «25 de Mayo» para aplicarlos al «9 de Julio», la cual, presentada á los constructores, fué aceptada é incluidos los agregados en el precio del buque; quedando sin embargo algunas modificaciones de importancia sin llevarse á cabo, á causa de su elevado costo ó estado de adelanto de las obras, tal como el forro de madera y cobre del casco.

Por otra parte, el señor Ministro en Londres y la Comisión Naval habian obtenido de la casa constructora el compromiso de que los extras que cobró en la construcción del «25 de Mayo» no lo fueran para el «9 de Julio»; promesa que el Departamento de Construcción Naval y Aprovisionamiento cumplió ampliamente, pero que el de Artilleria, Torpedos y Electricidad dejó de acatar en la provisión de pólvora y cápsulas metálicas para salvas y algunos artículos de electricidad, arguyendo que el compromiso se refería únicamente á instalaciones fijas.

Siguiendo el plan trazado, el personal á mis órdenes se ocupó con verdadero empeño en la vigilancia de las obras finales, experimentación de lo que se terminaba y confección de los pedidos para el aprovisionamiento general, su traducción al idioma y sistema inglés, trámites administrativos y comerciales de presupuestos y compras, elección y recibo á bordo de todos los artículos; constituyendo todo un largo y asiduo trabajo, con gran escasez de tiempo que hizo necesaria la atención constante de todos los oficiales, haciendo imposible las licencias para salir de New-Castle, sin la excepción de un solo caso. De modo que si bien no ha tenido nada de recreativa su permanencia en Inglaterra, en cambio ha sido de gran provecho por haber tenido la oportunidad de conocer prácticamente numerosos detalles de importancia que no se aprecian en el servicio ordinario á bordo de un buque completo, motivo también de valorizar la actividad y labor necesarias para armar y proveer convenientemente un buque de guerra moderno, y hasta de conocer la verdadera naturaleza y costo de los artículos con que se le dota; adquiriendo así mayor empeño en el cuidado y conservación de los valiosos intereses que durante el ejercicio de su profesión el país pone en sus manos.

En la compra de la provisión general, hice intervenir á los oficiales de cargo y maquinistas, y para la responsabilidad legal formé Consejo de Administración con el Segundo Comandante y dos de los oficiales más caracterizados, cuyas decisiones nunca tuve motivo de observar. El

procedimiento generalmente seguido consistía en remitir los pedidos en inglés para presupuestar á una casa de importancia de Londres, á otra de Liverpool y á otra de New-Castle, y en algunos casos á mayor número en esta última: el presupuesto debía hacerse por artículos de primera calidad y á entregar á bordo del crucero; y para mayor garantía respecto á la propia clase y calidad sobre que debían ofrecer precios, comisioné á dos oficiales para dar personalmente todas las explicaciones necesarias. Una vez recibidos los presupuestos, el Consejo de Administración, con asistencia de los oficiales de cargo, lo estudiaba, se formaba un expediente por separado conteniendo el pedido en español y en inglés, los presupuestos presentados y el informe del Consejo de Administración con las firmas de sus miembros; lo cual, visado por mí, era elevado al señor Presidente de la Comisión Naval para su resolución, quien en ningún caso dejó de aprobar y autorizar para que se encargara la provisión á la casa recomendada por su más bajo precio y mejor calidad de artículos, según las muestras presentadas.

La ropa de tripulación, servicio de mesa de jefe y oficiales y algunos otros objetos de confección, fué preciso, por falta de tiempo, ordenarlos á las casas que poseían los modelos, por haber provisto á la mayoría de nuestros buques, y satisfactoriamente siempre.

La recepción á bordo se hizo con la mayor extrictez, rechazando para ser cambiado lo que no se consideraba de primera calidad; de modo que en todo sentido la valiosa suma destinada á la provisión del buque resultara empleada con la debida discreción y rectitud.

Referida la manera como se ha verificado la inspección y armamento del buque, paso á informar brevemente sobre el estado de adelanto en que encontré los trabajos del casco y dotación fija de éste, máquina, artillería, torpedos y electricidad, y lo principal efectuado dentro y fuera de los términos del contrato, hasta su completa terminación, prueba y recibo, todo lo cual se halla extensamente tratado en el «Libro Historial» de á bordo; estableciendo, para mayor entendimiento, una ligera comparación con el crucero «25 de Mayo».

Casco y dotación fija.— La estructura general del casco se encontraba terminada, faltando sólo una parte de los revestimientos y todo el arreglo para la estiva y colocación de las piezas y artículos de dotación fija, pasaje y conexión de las diversas articulaciones interiores; todo lo cual requería un conocimiento práctico para evitar posibles inconvenientes en el uso y funcionamiento, y nuestra experiencia del crucero «25 de Mayo» fuénos de gran utilidad á este respecto.



En la dotación del casco se logró también una gran mejora sobre lo contenido en el contrato, siendo la de mayor importancia en las cocinas y ranchos de tripulación, alojamiento de maestranza, amarras del buque y embarcaciones menores: en estas últimas se cambiaron dos, se hizo una más y se dotó al casco de otros dos pares de pescantes para botes: los alojamientos y cámaras de jefe y oficiales fueron también amueblados más costosamente de lo propuesto. Fuera de esto, nuestra constante solicitud de pequeños agregados y cambios de detalle fué siempre favorablemente atendida por los constructores, sin que haya sido necesario pagar un solo extra; lo que constituye un hecho extraordinario, digno por lo tanto de tenerse en cuenta y que prueba además la buena disposición hacia nosotros de los señores Ingenieros Watt y Black, primero y segundo jefes del Departamento de Construcción Naval y Aprovisionamiento.

Durante el viaje efectuado, ha habido oportunidad de verificar la conveniencia de algunas de las modificaciones á los planos del «25 de Mayo» para la construcción del «9 de Julio», para caso de verdadero mal tiempo: tal es, por ejemplo, la cubierta de acero de las lumbreras y escotillas, los ventiladores de las carboneras, la forma de las batayolas y los refuerzos de las tapas de escobenes y portas de los cañones y, finalmente, el puente corrido del castillo al palo mayor, cuyos servicios de noche, ó cuando el buque rola, son de verdadera importancia; siendo, además, por diversos motivos, de gran utilidad en todo tiempo, en la mar como en puerto. Si bien las líneas del casco en nuestros dos cruceros gemelos son en general semejantes, en el nuevo se observa mejor continuidad en la superficie de la obra viva y un pequeño exceso de manga en la sección comprendida entre la línea de agua y la parte alta del casco, que es una ligera adopción de las líneas características de la construcción francesa. Y habiendo revelado el «9 de Julio» superiores condiciones marineras al «25 de Mayo», esto podrá tener una parte de influencia; pero debe atribuirse principalmente á la diferencia de puntal, eslora, manga y correspondiente exceso de desplazamiento del primero sobre el segundo, por una parte, y por otra, á la mayor elevación de los reductos de los cañones de amura y de aleta sobre la línea de flotación, por evitar en gran parte el choque de la ola en ellos, siendo no obstante, por otras compensaciones, menor la cantidad de pesos altos relativamente á la sección sumergida en el nuevo buque.

Como resumen, puede garantirse que el casco es del mejor material, superior mano de obra y con la solidez debida, y respecto á los artículos de dotación fija, provistos en su mayoría por la casa constructora y completado por compra directa, puede asegurarse que el crucero «9 de Julio» es un buque dotado como el mejor, en su tipo, de cualquier marina.

Máquinas.— Hallábanse montadas las máquinas principales, calderas y cañerías y también las auxiliares, con excepción de los motores de los dinamos y ascensor á vapor de los cañones de proa de 15 c/m; pero en todas sus secciones faltaban trabajos complementarios numerosos.

Desde luego, observé que habían sido tomadas en cuenta las siguientes indicaciones, hechas en una nota á la Superioridad, al adquirirse el buque, relativas á su máquina, sobre los planos del «25 de Mayo».

1º Perforar la cubierta protectora para facilitar el examen del interior de los cilindros.

2º Proveer cojinetes principales para el eje cigüeñal.

3º Colocar grifos en los fondos de los condensadores, para desagotarlos.

4º Colocar telégrafos de repetición entre el puente de mando y las máquinas.

5º Hacer todas las válvulas de comunicación de vapor y descarga con las barras independientes.

6º Proveer indicadores Richard.

7º Aislar el pozo de alimentación del costado del buque.

8º Colocar caños de escape á la misma altura que las chimeneas.

9º Construir un departamento con baño y taquillas de ropa para foguistas.

10º Aumentar los tornillos en las bridas de los caños de vapor.

11º Mejorar la ventilación de pañoles y compartimientos estancos inmediatos á las máquinas y calderas.

Pedía también que la caldera auxiliar fuese de mayor capacidad que la del «25 de Mayo»; y la Comisión Naval, teniendo esto en cuenta, y además que el buque llevaba ocho calderas de tamaño reducido, dispuso entonces suprimir la caldera auxiliar y arreglar para que una de las cuatro del centro pudiera servir en puerto para luz eléctrica, guinche, cabrestante y bombas.

Fuera de esto, varias otras modificaciones y agregados fueron hechos sin costo, á pedido del jefe de máquinas á mis órdenes durante la inspección.

Para mayor garantía contra accidentes, y teniendo en cuenta la alta presión á que deben trabajar las calderas usando tiraje forzado, propuso últimamente la casa constructora defender la unión de los tubos á las planchas, contra la acción destructora de las llamas y corrientes de aire de baja temperatura, por medio de *férulas* de acero movibles, cuyo uso ha sido aceptado en la marina inglesa y principia á generalizarse: apreciando por nuestra parte las ventajas reales que la adopción importa, se resolvió aceptarla, no obstante la pequeña obstrucción al pasaje de los gases y el aumento de dificultad para la limpieza de los tubos que necesariamente causa.

A principios de Enero se verificaron las pruebas de presión hidráulica, sometiendo las calderas, cañerías y cilindros á un sesenta por ciento de exceso, más ó menos, sobre la presión máxima de vapor en servicio; y á mediados del mismo mes se levantó vapor por vez primera y se hicieron funcionar las máquinas á tres cuartos de fuerza, manteniendo el buque sujeto por medio de cadenas á la costa y muertos del Astillero.

Hallándose todo listo para las pruebas de artillería y máquinas, fué colocado el 21 de Enero en dique seco para hacer la limpieza de su fondo y pintarlo de nuevo; siendo puesto á flote el 24, con vapor levantado en sus ocho calderas, saliendo el mismo día al Estuario del Tyne, para verificar, al mismo tiempo que las pruebas oficiales de artillería, las preliminares de velocidad: habiendo funcionado las máquinas sin inconveniente alguno á su máxima fuerza, con tiraje natural, se hizo un ensayo con tiraje forzado, alcanzándose en varias corridas sobre la milla medida y con algunas libras de vapor menos que la presión máxima, la velocidad de 22,74 nudos, que es la del contrato; habiendo desarrollado una fuerza de 14.500 caballos.

El día 27 salio nuevamente el buque al mar para hacer las pruebas definitivas de camino, y en vista del resultado obtenido en las preliminares, resolvimos con el Presidente de la Comisión Naval aceptar como prueba oficial de velocidad máxima, la alcanzada en el ensayo anterior; no debiendo por consiguiente hacer trabajar más las máquinas y calderas con tiraje forzado, á pesar del gran empeño de los constructores, que con la presión máxima de vapor esperaban desarrollar una fuerza de 15.000 caballos y obtener 23 nudos: de modo que la prueba fué sólo de resistencia, haciendo navegar el buque durante seis horas consecutivas, con tiraje natural, obteniéndose una media de 21,9 nudos por hora. Durante esta ruda experiencia las máquinas y calderas funcionaron corrientemente sin accidente alguno; siendo todo fiscalizado por los oficiales y maquinistas á mis órdenes, y los aprendices argentinos que se instruyen en la casa de Armstrong.

En vista del resultado altamente satisfactorio obtenido en las pruebas, y previo un prolijo reconocimiento de las máquinas y calderas, fueron éstas aceptadas, y asimismo el buque por lo que respecta á su velocidad. Durante el viaje de New Castle á New-York, hecho con muy mal tiempo, y de ésta á Buenos Aires, las máquinas funcionaron siempre bien, y el trayecto de Bahía á Río de Janeiro, fué recorrido como ensayo á razón de 18, 19 y 21 nudos por hora, con una media de 19,3 nudos; siendo la máxima fuerza desarrollada de 10.000 caballos: esta prueba se hizo teniendo el buque en máxima carga por haber llenado á propósito en Bahía las carboneras y tanques de agua dulce de reserva para las calderas, y habiéndose tenido durante una cuarta parte del trayecto, viento fresco y mar alta de proa.

ARTILLERÍA.—El barco estaba preparado para recibir las piezas de grueso calibre, con sus plataformas y soportes listos y distribuídos con arreglo á los planos, faltando sólo las pruebas de polígono y montaje á bordo, de las 4 piezas de 15 c/m., 8 de 12 c/m., 12 de 47 m/m. y 12 de 37 m/m., que forman su poderoso armamento de cañones de tiro rápido en total.

Desde el primer momento se notó que la construcción de los reductos de las amuras y aletas constituía una mejora de gran importancia sobre el «25 de Mayo»; habiéndose tratado de evitar que en mal tiempo la ola alcance y rompa en ellos continuamente, lo cual en gran parte se ha conseguido, pues á pesar de ser relativamente grandes los que soportan las piezas de 15 c/m. de las amuras, las plataformas de éstos, así como las de 12 c/m. de las altas, han sido levantadas dos pies y medio á popa y tres pies á proa, lo que hace que el nacimiento del tetón en la parte exterior del casco quede de este modo más elevado que en el «25 de Mayo».

Las santabárbaras y pañoles hallábanse ya distribuidos y sólo faltaba colocar los ascensores de munición.

Durante los días 29 y 30 de Noviembre y 1º de Diciembre tuvieron lugar en el polígono de Armstrong en Risdale, las pruebas de resistencia de los cañones de 15 c/m. 12 c/m. y 47 m/m. dando el mejor resultado deseable.

Cada pieza hizo cinco disparos, el primero con la carga reglamentaria de combate y creciendo proporcionalmente hasta llegar al dieciocho por ciento de aumento en el último, de modo que las presiones internas ejercidas por pulgada cuadrada crecieron proporcionalmente desde 12 á 21 1/2 toneladas. En el libro *Historial* consta en detalle el resultado de estas pruebas, que fueron presenciadas por los oficiales á mis órdenes, dándoseles toda la intervención que solicitaron.

Dos semanas después tuvieron lugar en los talleres de la casa Armstrong las pruebas de las piezas de 37 m/m Hotchkiss, haciendo como las anteriores cinco tiros cada una, con igual resultado.

Por contrato sólo debía usarse la pólvora sin humo Cordita en las piezas de 15 c/m. y 12 c/m; pero teniendo en cuenta que el objeto principal á que se destina á bordo la artillería de pequeño calibre es el de batir torpederas, las que por su rápida movilidad exige para evitarlas ante todo una puntería certera, que no se obtiene cuando una gran masa de humo se interpone el blanco y la pieza: considerando el gran perjuicio que del uso de la pólvora francesa resultaría para la artillería del buque en general, pues estando las piezas chicas alternadas con las grandes, las ventajas que con la Cordita se pretende obtener en estas últimas serían nulas usando pólvora con humo en las primeras; considerando finalmente la conveniencia que reportaría tener una sola clase de pólvora en las cargas impulsivas de todos los calibres, y siendo la Cordita de las hasta hoy conocidas y usadas, la que menos peligros presenta para su manipulación á bordo, pues sólo puede explotar por un explosivo que produzca suficiente presión; y dada además su inalterabilidad á la humedad, pues puede ser inflamada aun después de sumergirla da en el agua; por todas estas razones, propuse á la Comisión Naval ordenara el cambio de la pólvora francesa de las piezas 47 y 37 m/m. por Cordita; y consultada la Casa Amstrong, aceptó nuestra opinión, manifestando que no había ningún inconveniente de carácter técnico, por lo que se hizo el cambio solicitado, previo el pago de la diferencia de costo.

El día 10 de Enero se dió principio al montage de las piezas á bordo, y el 25, al hacerse las pruebas preliminares de velocidad, tuvieron lugar también las de artillería, á objeto de verificar la resistencia de los montages.

El programa de ellas fué confeccionado por nosotros, de acuerdo con la Comisión Naval, y propuesto á la Casa Amstrong; quien hizo presente que, no obstante ser la experimentación que se proponía fuera de costumbre, aceptaba sin otra observación, dispuesta á reparar sin costo los deterioros que pudieran ocurrir en el decorado de alojamientos, vidrios, lumbreras, etc., dado el empeño por nuestra parte y los rumores de críticas infundadas que, respecto al «25 de Mayo», habían circulado.

Este programa consistió en hacer tres disparos con cada pieza, del siguiente modo: Una descarga simultánea con todos los cañones de cada banda por el través, incluyendo los de las extremidades, á estribor en posición horizontal y á babor en su máxima depresión; los otros dos disparos se hicieron independientemente, uno en elevación con máxima caza y otro en depresión con máxima retirada, y los de la toldilla y castillo horizontales y en la línea de quilla, ó sea en resumen, probándose cada cañón en su ángulo horizontal y vertical de mayor peligro.

El resultado fué grandemente satisfactorio y sorprendente por lo que toca al temor de que ocurrieran desperfectos, pues sólo se rompió una moldura del cuarto de navegación y un mármol de la cámara de popa. En el horizontal en la línea de quilla con los cañones de 15 centímetros de popa y proa, la cubierta sólo quedó marcada por una que otra casi imperceptible picadura; constituyendo esto otra ventaja no despreciable de la Cordita, pues con pólvora negra y aun con pólvora chocolate sin humo, la cubierta hubiera sido averiada superficialmente por los granos que hicieron su explosión fuera de la boca de fuego.

Siendo la única diferencia entre la artillería del «25 de Mayo» y el «9 de Julio», la sustitución de dos cañones de 21 centímetros que tiene aquél por cuatro de 15 centímetros tiro rápido, se ha conseguido como primera ventaja la reducción á cerca de la mitad del peso en las extremidades, y el aumento de más del doble en su poder ofensivo en el ataque, y como segunda, la reducción del esfuerzo á que se somete durante el fuego el castillo y toldilla.

Conforme á mi pedido, y para la conservación del material, el barco tiene provistos sin costo por la casa constructora, aparatos de desmontage y accesorios con sus instalaciones en cubierta para recorrer y desmontar las piezas y montages periódicamente ó cuando las circunstancias lo requieran.

En la parte concerniente á ascensores de munición, la casa constructora ha prestado particular atención, y puede decirse que en tan importante materia, el crucero «9 de Julio» está excepcionalmente servido.

Los ascensores son de un nuevo sistema y es éste el primer barco que los lleva; todos ellos van bajo de la cubierta acorazada, y las partes que suben sobre ella están protegidas por tubos blindados.

Las tres piezas de proa, de 15 centímetros, se proveen con uno á vapor y las de 12 centímetros, como la de 15 centímetros de popa, lo hacen á mano; en las de 12 centímetros, el esfuerzo de los individuos se sustituye por el peso de éstos, obrando el ascensor por contrapeso.

Su maniobra es muy sencilla, y puede elevarse á la cubierta de los cañones á razón de seis tiros por pieza de 15 centímetros y ocho de 12 centímetros en un minuto, suficiente rapidez con que en la práctica pueden utilizarse aquéllos.

Para los fines de ejercicios, adiestrando las tripulaciones en el manejo y tiro de la pieza, cuenta el barco con tubos económicos, uno para cada calibre, los que por sus disposiciones especiales, permiten asimilar el tiro con ellos al efectivo con el cañón, obligándose hasta su misma alza, convenientemente reducida, á la velocidad inicial de nuestro antiguo fusil Rémington, cuyo calibre tienen los tubos reducidos.

Para zafarranchos de combate y operaciones en tierra, se pidió á la Comisión Naval la provisión de montages para utilizar en ellos las piezas de pequeño calibre que el barco lleva: se han provisto cuatro que permiten armar una batería de desembarco de 2 piezas de 47 m/m y 37 m/m.

La munición ha sido provista en la misma proporción que al «25 de Mayo», con la única diferencia de haber suprimido los tarros de metralla de los cañones de 47 m/m y 37 m/m, siguiendo una reciente resolución del Almirantazgo Inglés.

TORPEDOS—En las observaciones que se han mencionado, pedía que los tubos lanzatorpedos del «9 de Julio» fueran distintos de los del «25 de Mayo»; adoptándose, si era posible, un modelo conocido y bien experimentado, como lo es el tubo Whitehead y pedía también que se suprimiese completamente el lanzamiento con aire comprimido. En vista de esta observación, la casa Armstrong manifestó á la Comisión Naval que los tubos serían fabricados por ella misma, según un nuevo modelo propio que se estaba ensayando en sus talleres, en el cual se usaría únicamente la pólvora como carga impulsiva, garantiendo que su funcionamiento sería completamente satisfactorio, pudiéndose rechazar en caso contrario.

Al hacerme cargo de la inspección inmediata del buque, dichos tubos se estaban ya construyendo, y no obstante conocerse las dimensiones del torpedo á que se destinaba, fué preciso hacer venir uno de los nuestros desde Fiume, para el mejor arreglo de las conexiones y prueba á bordo, de los tubos.

Según el plan aceptado y llevado á cabo, el crucero está provisto de cinco tubos para torpedos, de cinco metros de largo y 45 centímetros de diámetro, con 95 kilogramos de carga, todos en dirección fija. Uno á proa, dos en las amuras formando un ángulo de 45º con la quilla y dos por el través; siendo enterizo el de proa y de dos partes los otros.

En todos se han suprimido la barra-guía que tienen los del «25 de Mayo», adoptándose la cuchara en los del costado, y en el de proa la disposición de los tubos Whitehead que llevan las torpederas.

Como carga impulsiva se usa la Cordita, y el fuego puede ser eléctrico ó por fricción, pudiéndose disparar los tres de proa desde la torre de combate.

Una vez terminado el primer tubo, asistí con el Oficial Torpedista y demás oficiales á mis ordenes, á las pruebas que se hicieron en el taller, usando un modelo de madera y plomo, con arreglos adecuados para determinar el peso necesario de la carga para la velocidad inicial conveniente, y no habiendo observado defecto alguno, expresé mi opinión favorable, sin perjuicio de observar como correspondiese en la prueba á bordo con el verdadero torpedo.

A mediados de Febrero se verificaron los ensayos á bordo, haciéndose varios lanzamientos, notándose algunas faltas al principio que fueron posteriormente subsanadas, y llegando finalmente á un resultado satisfactorio que impuso la completa aceptación de los tubos.

ELECTRICIDAD.—Según contrato, el buque debía tener tres dinamos Parsons, iguales á los del «25 de Mayo», y en mis observaciones aconsejaba que ellos debían ser sustituídos por igual número de tipo Siemens. Pero la Comisión Naval, habiendo encontrado inconvenientes para hacer dicho cambio, á causa del mayor precio de los Siemens, arregló con la casa constructora para que se pusieran dos de éstos en vez de tres Parsons. Dichos dinamos es-

tán movidos por una máquina Compound, sistema Bellis y trabajando á 320 revoluciones por minuto, produce una corriente de 275 amperes y 80 volts.

La instalación eléctrica comprende tres proyectores de 20.000 bujías cada uno, que á mi pedido están provistos de reflectores Mangin, 264 lámparas incandescentes de 16 bujías y 9 de 200 bujías, para la iluminación interna.

Las pruebas de los dinamos se hicieron á mediados de Febrero, haciéndolos funcionar durante dos horas, una para los tres proyectores y otra para la total iluminación interna.

Ha sido dotado, además, el buque con un engalanado portátil de 136 lámparas de 16 bujías y una lámpara de destello para tope de 100 bujías y de una submarina, también de 100 bujías.

Habiendo llevado á su término todas las obras dentro del plazo fijado y cumplido nuestro Gobierno con el pago de la última cuota, tuvo lugar la recepción oficial del crucero el 11 de Marzo, y el mismo día, hallándose recién embarcada la tripulación llegada de Buenos Aires, se enarboló nuestra bandera, dándosele así el carácter de buque de guerra de la Nación.

No obstante la entrega definitiva, los constructores tuvieron la deferencia, mientras permanecimos en el Río Tyne, de efectuarnos sin costo numerosos trabajos y agregados de poca importancia que se ocurrían á última hora; mereciendo notar aquí que la comisión encomendada al «9 de Julio» en New York les agradó mucho, disponiéndolos del mejor modo para que pudiésemos mostrar en la Revista Naval un buque que hasta en los detalles secundarios revelaba los últimos perfeccionamientos del Arte Naval, á lo que se debe el elogio á menudo prodigado por las personas de la profesión que han conocido y juzgado nuestro crucero.

Al terminar este informe, que, como lo dejo dicho, es sólo un breve extracto de lo consignado en el *Historial* del buque, me hago un deber en declarar que la comisión con que el Superior Gobierno se ha servido honrarme, me ha sido en mucho facilitada por la activa é inteligente cooperación del personal á mis órdenes, en particular por el distinguido Segundo Jefe de este buque, Teniente de Navío don Onofre Betbeder y por el más decidido apoyo de parte de S. E. el señor Ministro Argentino en Inglaterra, doctor don Luis L. Domínguez y del señor Presidente de la Comisión Naval, Comodoro don Enrique G. Howard.

Dios guarde á V. S.

M. Rivadavia.

Decreto nombrando Escribiente en la Subsecretaría de Marina, á don Guillermo C. García.

Buenos Aires, Julio 31 de 1893.

Por razones del mejor servicio,

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1º Sepárase del empleo de Escribiente de 2ª clase en la Subsecretaría de Marina, á don Cesáreo Díaz, y nómbrase en su reemplazo á don Guillermo C. García.

Art. 2º Comuníquese á la Contaduría General y dese al Registro Nacional.

SAENZ PEÑA.
A. DEL VALLE.

CRÓNICA ADMINISTRATIVA

Movimiento de la Secretaría General de Correos y Telégrafos durante el día 1º de Agosto.

ENTRADAS

Expedientes	64

SALIDAS

Oficinas varias, expedientes	51
Ordenes de pago	2
Archivo	11

COMUNICACIONES

A particulares	2
A personal	1

Dirección de Tierras, Colonias y Agricultura

Relación del movimiento de expedientes habido en la Mesa de Entradas de la Dirección de Tierras, Colonias y Agricultura, durante el día 1º de Agosto de 1893:

Entrada: Expedientes nuevos	2
En tramitación: Expedientes entrados á la Dirección de:	
Sección de Geodesia	10
Idem Registro y Archivo	8
Total	18

Expedientes salidos de la Dirección para:	
Sección de Geodesia	5
Idem Contabilidad	1
Idem Archivo	10
Vista á interesados	2
Otras Reparticiones	1
Total	19

Consulado general en Escocia

INFORME ANUAL

Señor Ministro: Cábeme el honor de presentar á V. E. el informe de este Consulado General correspondiente año próximo pasado.

Por los informes mensuales que se han enviado al Ministerio en todo el año ppdo. conocerá V. E. el movimiento de importación de este puerto á la República Argentina, cuyo valor, según los manifiestos presentados en este Consulado General, ha sido de libras 159.236:9:4 esterlinas, lo que demuestra un aumento de libras 81.355:11:4 esterlinas, comparado con el año anterior. Se han despachado 41 buques, incluyendo 19 vapores. En un cuadro va la nómina de ellos, con sus fechas, especificación de cargamento, etc.

Paso á informar á V. E. ahora del movimiento comercial, sus relaciones y otros datos generales referentes á este país.

COMERCIO É INDUSTRIA—Constará que los vaivenes del año pasado dejarán un recuerdo de la experiencia menos satisfactoria que de largo tiempo á esta parte se haya hecho en esta porción del Reino Unido, á pesar de haber habido bastante actividad y ser de alguna importancia los negocios que se han emprendido: Esto no obstante, empero, se ha notado una falta absoluta de aquella serenidad, de aquel tono indicativo de la esperanza que distingue y caracteriza un movimiento industrial sano y robusto.

Ni por muchos años ha habido tal incertidumbre en si se proporcionaría ó nó el trabajo, y tan reducidas estaban en algunos establecimientos las órdenes que tenían entre manos, que diligencias se tomaban para suspender sus operaciones, cuando por recibirse inesperadamente contratos, todo volvió á su estado normal. La causa principal de este abatimiento debe achacarse á la falta de confianza que entrañaron los apuros de la casa de Baring en 1891. Nunca se ha restablecido enteramente el crédito del golpe que entonces se le dió, y la suspensión de medios previamente facilitados á los mercados extranjeros, que acarreó, ha resultado en una demanda reducida de los mismos para los artefactos y manufacturas de esta nación. Vino la reacción precisamente en una época cuando, habiéndose acrecentado enormemente los alcances productivos de esta comarca, precisaba que se ensanchase, en vez de contraerse, la salida para su sobrada actividad, y, por consiguiente, ha sido severa la competencia para obtener cuantos pedidos se ofrecían, con una reducción correspondiente en los precios de parte de los productores.

EMIGRACIÓN—El número de emigrados que dejaron el Reino Unido en todo el año pasado fué 218.507, de cuyo número más de dos tercios pasaron en derechura á los Estados Unidos.

GANADO—Bien que no haya habido importación alguna de ganado argentino á este puerto durante el año 1892, me informa una de las casas principales de dicho ramo en ésta que en todo el año pasado vinieron por su cuenta á Liverpool de la República Argentina, 2892 reses, siendo 90 el número de las que se perdieron en la travesía, ó sea poco más de 3 % de la totalidad. Este guarismo tan reducido al compararlo con con la experiencia de años anteriores, debe atribuirse á la mejoría en la disposición y equipamento de los vapores, aunque éstos todavía dejen mucho que desear, y al hecho de haberse escogido el ganado con esmero de entre los animales que mejor resistiesen al viaje, poniéndolo bajo el cuidado de los vaqueros más experimentados de ganadería atlántica que se podían encontrar. Los precios que alcanzaron fueron, por término medio, £ 12 á £ 13, que resultaron poco satisfactorios, teniendo en cuenta lo alto de los fletes cargados por los vapores y lo muy particularmente escogido que era el ganado.

Como los precios que rigen aquí son bajos, parece que por ahora escasea demasiado el buen ganado en la República para admitir que se compre á un precio remunerativo, y por consiguiente, puede calificarse de dudosa la perspectiva del desarrollo de este comercio para algunos años á esta parte, Dentro de algunos años abundará tal vez el buen ganado en la República á precios que aseguren una buena salida, dejando un beneficio satisfactorio á todos los interesados.

CABALLOS—Los señores Nelson, de esta ciudad, importaron en Liverpool el año pasado, de la República Argentina, 18 caballos; pero resultaron desastrosas las ventas, pues sólo alcanzaron los animales de £ 6 á £ 8 por término medio cada uno, por no haber comprador que haya tenido estos animales y quiera volver á especular en ellos por segunda vez.

Desde que en mi último informe señalé los inconvenientes que ponían los compradores á los caballos de la República, no ha habido más llegadas, pero he sabido que uno de los caballos que se compró en cuanto llegara hace 18 meses por £ 15, después de domado, volviese á vender por £ 80, además de ganar premios en tres exposiciones donde se le presentó enganchado. Esto demuestra que, escogidos con esmero y domados antes de embarcarse los caballog, pudiera hacerse un negocio lucrativo, pero de seguir embarcondo, como en lo pasado, caballos sin domar, no puede haber otro resultado sino pérdida y descrédito.

CARNEROS—También los señores Nelson en todo el año pasado importaron de la República Argentina 1.777 carneros, siendo los que se perdieron en la travesía 104 ó poco menos de 6 %. Los precios conseguidos no fueron más que nominales y los resultados ruinosos me informan. El precio de los carneros indígenas en la actualidad es anormal, y mientras sigue tan reducido, no es posible que deje un beneficio la importación.

CEREALES—En mi informe del año pasado llamé la atención á lo sucio que llegaba aquí el trigo que se enviaba á ésta del Río de la Plata, y me alegro poder afirmar ahora que en ese particular ha habido una



mejoría muy considerable y sumamente satisfactoria.

No solamente consta que se ha prestado más atención á la condición, limpieza y graduación del grano antes de embarcarlo, sino que se han empleado para su tránsito buques de una clase y arqueo hasta ahora desconocidos, previniéndose así del grave deterioro, y la pérdida que éste ocasionara en años anteriores. El bulto de la cosecha de la estación pasada lo han traído vapores de 1.000 á 2.000 toneladas, y por lo general ha llegado en buena condición. Mucho, empero, dejan que desear lo limpio y la graduación del grano embarcado y es de esperar que los embarcadores no tardarán en reconocer la necesidad de esto.

Abogo fuertemente en favor de un sistema parecido al que se ha adoptado desde hace mucho tiempo en los Estados Unidos, que no solamente sería más satisfactorio para los chacareros y los embarcadores, sino que daría á los compradores en ésta más seguridad y mayor motivo para pedir cargamentos del Río de la Plata, lo que por ahora reparan en hacer, á no ser por medio de agentes responsables en ésta, á cuyo cargo, por lo regular, quedan todos los riesgos.

Deberían evitarse en lo posible, mediante una disposición extricta del Gobierno haciéndolo obligatorio, que todo se pesara antes de embarcarse, por las discrepancias harto importantes entre las cantidades tales cuales constan por los conocimientos y las que resultan de los cargamentos entregados aquí.

Se han entregado aquí cargamentos recientemente, que pesaban 20 % á 30 % menos de los que indicaba el conocimiento, mostrando claramente que el grano nunca se había embarcado. Otra causa de muchas quejas y no poco litigio ha sido el hábito en los puertos del Río de la Plata, de cortar y apiñar los sacos de grano en las bodegas de los buques; acción, á lo que se dice, del estivador y sus hombres, ya para facilitar el estivarlos, ya de consuno con los capitanes, para asegurar más flete, abuso que para en adelante debería impedirlo la vigilancia del Gobierno.

Con estas excepciones que, á lo que espero, no tardarán en remediarse, el grano de la Argentina, bien conocido ahora en estos mercados, va alcanzando rápidamente una posición favorable; y teniendo cuidado los embarcadores, representará en breve una cifra importante en la alimentación del mundo. El precio actual del trigo es 27, el quarter (480 libras).

Las ventas de trigo británico durante 1892 se estimaron en 7.263,434 quarters (480 libras), las de trigo extranjero en 15.576.106, quarters y las de harina extranjera en 6.965,610 quaters, formando un total de 29.805.150 quaters, ó cerca de 3 millones de quarters más de lo que se necesitaba para el consumo. La baja en los precios durante el año 1892 ha sido muy seria. Viene á ser como 10/- el quarters por trigo, 12/- el saco por la harina y 8/- el quarters por el maíz. La baja en el trigo ha de atribuirse á importaciones excesivas, y como las importaciones de harina han sido excesivas, hasta en proporción á las de trigo, el abatimiento de esta manufactura es evidente como resultado. Lo barato que ahora está el maíz es consecuencia de la lucha entre los Estados Unidos, Rusia, Rumania y nuestra República, para apropiarse el mercado de la Gran Bretaña.

Maíz—La falta de inspección y el no conceder certificados fidedignos en la República estorban mucho el desarrollo de este comercio. Conforme ahora se hacen los negocios, entran en ellos demasido los elementos de la especulación, y son pocos los consumidores ó traficantes precavidos que quieran arriesgar el comprar maíz, á no ser mediante muestras sacadas del bulto á su llegada.

El descuido ó el no haberse reparado en mezclar grano flojo con el sano cuando su embarcación, ha ocasionado mucha pérdida por el sudar, y hasta reducirse este riesgo á lo más mínimo por medio de una inspección esmerada y acertada, no ha de desarrollarse el comercio como pudiera. El maiz llano de los Estados Unidos es el maiz predilecto en Escocia, por servirse igualmente alimentadóres, destiladores y fabricantes de almidón. El precio del maiz del Plata es 12/3 por 280 libras.

Cebada—Cebada del Rio de la Plata no se mira con favor aquí. No hay motivo alguno por que no compitiera con las cebadas de Chile y de California, que alcanzan altos precios para cervecerías, caso de hacerse con esmero la elección de la semilla.

Salvado—Se han hecho algunas expediciones procedentes de la República Argentina, pero es poco el partido que se puede sacar de la importación de este artículo en Escocia; pues por lo regular pueden los molineros aquí satisfacer la demanda en ésta, quedándoles de sobra para exportar á Irlanda y al Continente. Para este mercado el salvado debe ser uniforme en color y anchura. Cuanto más ancho y blanco, tanto más se aprecia. Los sacos deben pesar 112 libras, peso bruto, pues de otro modo es difícil venderlos sin irrogarse mayores gastos.

Tortas de linaza—Se han enviado embarcaciones pequeñas del Rio de la Plata; pero este producto del Plata es prácticamente desconocido aquí. Se hacen negocios en grande escala con los Estados Unidos. A pesar de ser las tortas argentinas superiores en calidad á las norteamericanas, tomadas en el conjunto ofrecen un inconveniente serio por haberse comprimido por tamiz de crines, pues quedando mucha crín en las tortas, expone el ganado alimentado con ellas á un grave peligro. La crín forma bultos que agrupándose crian una traba en las entrañas de los animales. A adoptar los fabricantes el sistema norteamericano de comprimir con paño, no cabe duda que el comercio en este artículo admitiera desarrollo.

Alfalfa—Durante el otoño y el invierno pasado ha merecido considerable atención este producto por haber excedido el precio del heno de este país lo que se pagaba en años anteriores. En la estación de 1891 y 1892 fué reducida la cosecha de heno en toda Escocia ó Irlanda, y como no quedaba nada de la de estación anterior, los precios en Escocia alcanzaron £ 5.10 á £ 6 la tonelada por el trebol y el heno. Hasta se anticipaban precios más altos todavía, pues los países de donde solían surtirse (Holanda é Irlanda) también habían tenido pobres cosechas. Ofreciósceles un nuevo auxilio con el envío del heno del Canadá. Antes el heno que sobraba en el Canadá se vendía en los Estados Unidos; pero, de resultas de los altos derechos aduaneros impuestos allí, se vieron los canadenses en la precisión de buscar otro mercado, y hallaron pronta salida para su heno en Escocia. Expediciones mayores no las podían hacer, pues su cosecha allá había sido poco abundante, y esto, combinado con el ser moderado el surtido que viniera de Inglaterra, mantuvo los precios escoceses á una altura que pasaba de lo regular. Durante la estación susodicha varias tentativas se hicieron de importar alfalfa de Chile y de nuestra República; pero fuera de algunos envíos de poca importancia de Buenos Aires á Liverpool, por vía de experimento, no dieron por resultado negocio alguno. Dieron mucha satisfacción á los peritos las expediciones de alfalfa chilena, por su aroma y su verde luciente que tanto se apetece en este mercado. Las de Buenos Aires, por el contrario, no eran nada satisfactorias. La mayor parte de la alfalfa era de color obscuro y al sentir de los compradores sobrecrecido ó maduro en demasía. También faltó el aroma tan fuerte del producto chileno. La condición de las balas dejó la impresión de que, al escoger la alfalfa, no había habido esmero alguno en considerar lo acondicionado que estuviera para aprensarse; tampoco se había tratado de conseguir que fuese uniforme su calidad. Resultó que no pudo venderse la alfalfa por muestras, pues era demasiado grande la variedad en los grados de madurez en que se había cortado, y la condición de las balas al abrirse también era muy irregular. Muchas de las balas casi no valían nada por lo averiadas que estaban con el sudar, habiéndose aprensado la alfalfa cuando húmeda y resultando de esto que el contenido de la bala se endureciera, se enmoheciera y en algunos casos hasta se pudriera. La experiencia de la última estación y lo ruinoso de los precios á que se vendió la alfalfa argentina, á pesar del alto precio que se daba por otro heno, naturalmente dió margen á la esperanza de que las expediciones de esta estación serían muy superiores, y efectivamente iguales al producto chileno. Hasta ahora no se ha realizado esta esperanza. Tal vez hay menos balas podridas, pero hay poca mejoría en cuanto á la elección de la calidad que mejor conviniera. Por consiguiente, corre no poco riesgo la perspectiva de este comercio en lo venidero, pues en muchos compradores en grande escala y libres de prevención, halagados por el excelente análisis del artículo, al hacer de él una prueba cual corresponde, dejó una impresión nada favorable, por su poca uniformidad y el mucho desperdicio que resultó de su mala condición y lo averiado que estaba. Tratándose de la alimentación de caballos y ganado, hay muchas prevenciones que superar de parte de compradores preocupados; y es sobremanera deplorable que arruinara este ramo desde el principio el descuido y poca cordura de los exportadores en esa, dando, como efectivamente les da, á compradores una razón admisible para menospreciar como forraje lo que de por si tiene intrínsecamente muy buenas calidades. Si el consumo de alfalfa argentina ha de tomar mayores proporciones en períodos cuando el mercado en este país no padece una carestía absoluta, tratándose del comercio escocés, será preciso atenerse á las condiciones siguientes:

1º La alfalfa ha de cortarse verde y cuando haya alcanzado aquella altura en que mejor conserva su aromaticidad y antes que se haya puesto demasiado leñosa.

2º Ha de secarse enteramente para poderse aprensar, sin que llegue á calentarse el heno.

3º Alfalfa averiada por la tempestad ó de otro modo alguno, no ha de aprensarse para embarcarla; pues es un absurdo embarcar la que no sea la mejor, cuando el aprensarla y el flete representan la mayor parte de su coste.

Es problemático si puede ponerse en práctica un sistema de conceder certificados de inspección durante la embarcación, tratándose de heno, por no haberlo adoptado ni los Estados Unidos ni el Canadá, países que han prestado mucha atención á la graduación del grano con sumo provecho para el desarrollo de su comercio.

Habiendo expuesto anteriormente todo lo que creía necesario informar á V. E., me es grato reiterarle las seguridades de mi mayor consideración y respeto. — Glasgow, Marzo 15 de 1893. — *Tomás F. Agar*, Cónsul General.

Hacienda

Buenos Aires, Agosto 1º de 1893.

Expedientes procedentes de los Ministerios del Interior, Justicia, Culto é Instrucción Pública, Guerra y Marina y Relaciones Exteriores, mandados pagar por

el Departamento de Hacienda el día 1º del corriente:

	Tesorería $ m/n	Giros $ m/n
Gastos de Oficina..	105	
Sueldos	13277 47	
Alquiler	20	
Artículos varios....	1914 80	
Rancho	38507 85	
Forrage...........	7923 20	
Pasages...........	60	
Obras albañilería..		675
Carbón y leña......	200	
Difer'cia de sueldo.	400 02	
Ayuda de costas...	48 33	
Compra monturas..	150	
Equipos...........	200	
Compra Schabraks	940	
Gastos de etiqueta.	500	
Carruage..........	400	
Impresiones.......	1000	
Subvención........	50	
Racionamiento	790 83	
Medicamentos.....	20	
Jubilaciones.......	19145 05	
Conservación de edificios......	50	
Vestuario	106 66	
Heramientas	50	
Totales......	85859 21	675

Aduana de la Capital

En la mesa de entradas se han presentado durante el día de ayer 30 solicitudes y despachado: á Ministerio de Hacienda, 1 nota; á Dirección General de Rentas, 13 expedientes y 3 notas; á Oficina de Sumarios, 1 nota, 1 expediente y 1 solicitud; á Jueces, 1 nota; á Contaduría, 8 expedientes; 2 notas y 1 oficio; á Resguardo, 2 expedientes y 1 solicitud; á Jefatura de Vistas, 5 expedientes; y á la Alcaidía, 2 notas y 1 expediente.

Administración de Rentas

Buenos Aires, Agosto 1º de 1893.

		Oro	Curso legal
Por importación........	$	25.253,69	228.907,08
Por exportación........	»	702,04	3.913,26
Totales	$	25.955,73	232.820,34
Total recaudado en el mes corriente...	$	25.955,73	232.820,34
Id en el mismo periodo del año anterior......	»		272.346,09
Diferencia en favor del mes de Ag'to del año 93..	»	25.955,73	
Id id id id id del id 92....	»		39.525,75
Total recaudado en el transcurso del año corriente.....	»	2.758.332,42	44.156.079,83
Id en el mismo periodo del año anterior......	»	1.184,23	44.870.520,88
Diferencia en favor del año 93.....	»	2.757.148,19	
Id id id id 92.	»		714.441,05

A. Pesce.

Tipo oficial del oro

El Ministro de Hacienda ha fijado para hoy el tipo del oro á 339 %.

Alcaidía

Se han presentado á esta repartición 5 partes por infracción á las Ordenanzas y despachado á la Administración 3 expedientes y 1 planilla de resago; á la Contaduría 1 planilla de resago de bultos vendidos en pública subasta: á la Oficina de Remates 9 expedientes; á la Oficina de Sumarios 3 expedientes, y 1 expediente á informe al Depósito de Catalinas (Norte).

Oficina de Registros

Pólizas presentadas en el día de ayer: Depósitos, 50; Despachos á plaza, 242; Boletos de embarque, 17; Guías de removidos, 28; Reembarcos, 7; Trasbordos, 17; y desembarco de frutos y removidos, 57.

Oficina de Vistas

Se presentaron en esta oficina durante el día de ayer: 169 manifiestos bajados de Contaduría, y se han despachado 4 expedientes y 163 manifiestos.

Resguardo

Movimiento habido en Secretaría, en el dia de ayer:

Expedientes entrados 5, y los cuales salieron deligenciados.

Notas: recibidas 2 y dirigidas 5.

Partes por infracción á las Ordenanzas de Aduana: elevados 2, y solicitudes de trámite despachadas 7.

El Jefe del Dique número 2 ha dado cuenta á la Jefatura, de que en la mañana de ayer, el vaporcito remolcador «Victoria», de propiedad de La Veloz, chocó en la Ensenada con la lancha «Preferida» que salia remolcada por el vaporcito «Antonita» produciéndose esta colisión por culpa del «Victoria» que no obedeció la señal que se le hacía para que suspendiera su marcha mientras salía la referida lancha.

La avería sufrida por ésta es de bastante consideración y la Prefectura ha tomado las medidas del caso.

BUQUE ENTRADOS EN EL DIA AYER—Vapor italiano «Messapio», procedente del Rosario, con cargamento de cueros y trigo.

Vapor alemán «Belgrano», procedente del Rosario, con cargamento de cueros y trigo.

Idem francés «Brésil», procedente de Burdeos, con cargamento general.

Idem inglés «Boston City», procedente de Rio de Janeiro, en lastre.

Idem oriental «Helios», procedente de Montevideo, con cargamento general.

Idem argentino «Eolo», procedente de Montevideo, con cargamento general.

Idem nacional «Astrea», procedente de Gualeguay, con cargamento general.

Idem francés «Bretagne», procedente de Marsella, en lastre.

Idem nacional «Pampa Central», procedente de Corrientes, con cargamento general.

Idem nacional «Lafayette», procedente del Carmelo, en lastre.

BUQUES ZARPADOS—Chata nacional «Matrona Princesa», con destino á Gualeguay, en lastre.

Chata nacional «Cruz Medina», con destino á Victoria, en lastre.

Pailebot nacional «Joven Rafael», con destino á Corrientes, en lastre.

Pailebot nacional «Bella Juanita», con destino á Corrientes, en lastre.

Balandra nacional «Dorlindana», con destino á Corrientes, en lastre.

Balandra nacional «Calderón», con destino á Corrientes, en lastre.

Barca italiana «Colomba», con destino á Falmouth, con cargamento general.

—Barca italiana «Beppini R.» con destino á Génova, con cargamento general.

—Pailebot nacional «Preferido», con destino al Paraná, en lastre.

—Pailebot nacional «Linda Cecilia», con destino á Corrientes, en lastre.

—Vapor nacional «Cóndor», con destino á Gualeguay, en lastre.

—Pailebot nacional «Américo» con destino á Concordia, con cargamento general.

—Pailebot nacional «Puerto San Martin», con destino á Corrientes, en lastre.

—Chata nacional «Constante Concordia» con destino á Concordia, con cargamento general.

—Pailebot nacional «El Carlos Casares» con destino á Magdalena, con cargamento general.

Registro Civil

NACIMIENTOS—Varones: legitimos 41, ilegitimos 10. Mujeres: legitimas 34, ilegitimas 2.

Sección 1ª—Felipe Prieto Rodriguez, 31 años, español, panadero, con Damiana Harnals, 23 años, española.

Sección 2ª—Enrique Marelli, 24 años, italiano, carpintero, con Teonesta Galli, 21 años, italiana; Luis Spotti, 42 años, italiano, industrial, con Teresa Ponti, 43 años, italiana.

Sección 4ª—Salvador Castrioto, 26 años, italiano, comerciante, con Carmela Spataro, 24 años, italiana; Teodoro Federico, 54 años, francés, cocinero, con Bernarda López, 46 años, argentina.

Sección 5ª—Natalio Milani, 26 años, italiano, empleado, con Teresa Caraoini, 25 años, italiana; Pascual Bidart, 25 años, francés, zapatero, con Dominga Lahirigoyen, 25 años francesa.

Sección 6ª—Ulisis Coualler, 46 años, francés, zapatero, con Amelia Segui, 37 años, francesa.

Sección 7ª—Luis Miranda, 25 años, oriental, empleado, con Josefa Eulalia Echenique, 22 años, española.

Sección 9ª—Enrique Ahrtz, 25 años, alemán, carnicero, con Carolina Hansen, 22 años, alemana; Pedro Ravetti, 38 años italiano, albañil, con Luisa Adiani, 33 años, italiana.

DEFUNCIONES—*Sección 1ª*—Manuel Gil, 2 años, argentino, Balcarce 329; N. Costas, nació muerto, Moreno 1929; N. Cechini, nació muerto, Paseo Colón 525; Francisco Vacaro, 3 años, argentino, Solís 477; Francisca Achinelli, 63 años, inglesa, viuda, Florida 736.

Sección 2ª—Regina Pessani, 1 año, argentina, Libertad 1680.

Sección 3ª—Rosa Gil, 11 meses, argentina, Juncal 1944; Ramón Montes, 44 años, argentino, casado, Ayacucho 1770; Andrés Grupolli, 3 años 4 meses, argentino, Beruti 351; Juan Carlos Panelo, 7 meses, argentino, Vicente López 532; Juan Scandroli, 6 años, argentino, Paseo de Julio y Junin.

Sección 4ª—N. Baldizzone, argentino, Paraná 766.

Sección 5ª—Francisco Busano, 37 años, italiano, casado, Salguero 43; Gabriel Martucce, 10 meses, argentino, Pasco 569; N. Bacigalupe, argentino, Gallo 610; Guillerma M. Mentzel, 1 mes, argentina, Victoria 2350; Florencia L. de Uribe, 31 años, argentina, casada, Victoria 2132; Bartola de Luca, 3 años, Venezuela 2010; Carlos Montenegro, 60 años, argentino, casado, 31 B 51; Gregorio Adrobé, 1 mes, Lorea 486; N. Bianco Spino, argentino, Anchorena 673; Juan M. Moyano, 1 día, argentino, Hospitol San Roque.

Sección 6ª—Santiago Acharte, 7 días, argentino, Puente Alsina y Rioja; Juan Regiretti, 43 años, italiano, casado, 1ª Armonía 650; N. Latorraga, Matheu 925; Andrés Murs, 54 años, español, casado, Brena 765; Ceferina Alemán de Gómez, 27 años, argentina, casada, Pichincha 1705.

Sección 7ª—Domingo Vea, 16 horas, argentino, Lorea 1383; Francisco Ricardo, 8 dias, argentino, Tacuari 1244; N. Coduri, argentina, San José 1187.

Sección 8ª—Luis Grana, 27 años, italiano, soltero, Estados Unidos 352; Tránsito S. de Ibarra, 41 años, argentina, casada, Balcarce 932.

Sección 9ª—Ricardo César Riva, 1 año, argentino, Salta 3120; Angel Constantino Tabella, 1 año, argentino, Progreso s/n; Eliseo Luis Basilio, 1 mes, argentino, Casa de Expósitos: Manuel Reli, 50 años, italiano, Santa María 120; Felisa González, 1 año, argentina, Progreso 1269; Teodoro Pizarro,



8 años, argentino, Hospicio de las Mercedes;

Sección 10ª—Antonio Attelli, 32 años, italiano, viudo, General Brown 44; N. Bertoni, Defensa 1888; Santiago Accame, 60 años, italiano, casado, Presidente 337; N. N. 30 años, italiano, se ignora, vía pública entre las calles Pedro Mendoza y Necochea.

Sección 11ª—N. Pader, Circunvalación Oeste 442; Roque Tempone, 43 años, italiano, casado, Boedo 1199 (Almagro); Angela Pori, 1 año, argentina, Belgrano 4383 (Almagro).

Sección 12ª—N. Amedeo, argentino, Libertad s/n, Villa Mazzini; Raquel Bargna de Bernasconi, 60 años, suiza, casada, Villa Catalina.

Mercados

Sala de Comercio del Once de Septiembre

Han entrado en el día á este mercado 75 vagones con 12 atados de lanares, 3 cueros potro, 2.329 bolsas de maíz desgranado, 1.593 bolsas trigo, 230 bolsas afrecho, 245 bolsas avena, 99 bolsas papas, 2621 fardos de pasto.

—Detalle de las operaciones realizadas por los señores Alfredo Alonso y Cª, Chillado y Cª., José Etcheverry, Sáenz y Cª., B. Brostrup, Sommariva é hijos, S. Zoppi, Bordoy, J. Balma, Andrea y Bavio.

Debido á la falta de entradas de cereales los precios de éstos y particularmente del pasto han reaccionado, cerrando el mercado bastante firme y con limitada existencia.

Maíz morocho—400 bolsas á $ 7,50 los 100 kilos.
450 bolsas caliente 6,10 los 100 kilos.
150 bolsas caliente 6,20 los 100 kilos.
150 bolsas húmedo 7,00 los 100 kilos.
Maíz morocho y amarillo—500 bolsas á $ 7,40 los 100 kilos.
Maíz amarillo—460 bolsas á $ 7,20 los 100 kilos.
280 bolsas á 7,15 los 100 kilos.
300 bolsas á 7,10 los 100 kilos.
250 bolsas á 7,20 los 100 kilos.
Trigos Tuccias—516 bolsas á $ 8,50 los 100 kilos.
1092 bolsas Constitución á 7,80, los 100 kilos.
Trigo francés—434 bolsas á $ 8,50 los 100 kilos.
56 bolsas á $ 8,20 los 100 kilos.
700 bolsas á $ 8,50 los 100 kilos.
115 bolsas regular á $ 7,80 los 100 kilos.
100 bolsas punta negra á $ 7,60 los 100 kilos.
Trigo barletta y francés—380 bolsas á $ 8,50 los 100 kilos.
Pasto—40 fardos á $ 70,00 los 1.000 kilos.
70 id id id 65 id id id.
37 id id id 55 id id id.
120 id mezcla id id 50 id id id.
76 id id id 49 id id id.
40 id id id 48 id id id.
Harina del Molino San Martín de Faury Hnos.—80 bolsas marca Cero á $ 1,50.
150 bolsas marca 1º á $ 120.

Corrales de Abasto

Hacienda introducida el día 1º de Agosto de 1893:

Salaberry y Errecaborde, Ferrocarril Argentino, Córdoba, 86.
Id id id, B. Erracho, Matanza, 60.
Id id id, J. Ordaqui, id, 49.
Id id id, id id, Marcos Paz, 40.
M. Alvarez é hijo, E. Barrenechea, Cañuelas, 120.
S. A. Gómez y Cª, M. Lambardi, Lomas, 30.
L. Lynch y Cª, C. Insusary, Moreno, 50.
A. Esquivel, M. Peralta, Rodríguez, 60.
A. Ceballos y Cª, Ferrocarril Oeste, Córdoba, 142.
C. Almeyra, B. Móron, Merlo, 75.
J. J. Errausquin y Cª, Ferrocarril Oeste, 9 de Julio, 38.
D. Ayerza y Cª, id id id, Córdoba, 34.
O. Lalor, M. Medina, Cañuelas, 35.

Novillos—8 gordos, carne y sebo, $ 85, por A. y Esquivel.
20 id id id 80, id id id id.
40 id id id 75, id S. y Errecaborde.
20 id id id 78, id A. y Esquivel.
10 id id id 75, id id id id.
15 id id id 70, id id id id.
3 id id id 70, id S. y Errecaborde.
50 id id id 70, L. Lynch y Cª.
75 id id id 70, id C. Almeyra.
13 id y carne gorda, id id 68, S. y Errecaborde.
60 id id id id id 60, id id id id.
41 id id id id 54, id Almeyra.
34 id id id id 53, id id id id.
30 buenas carnes, id id id id 40, id S. A. Giménez y Cª.
22 id id id id id id 40, id D. Ayerza y Cª.
44 id id id id 37, id id id id.
65 carne gorda en pie id 65, id C. Almeyra y Cª.
Vacas—12 gordas, carne y sebo, 100 pesos, G. Kelsey y Cª.
8 id, id id, 68 id, S. Errecaborde.
14 carne buena y gorda, 35 id, S. A. Gómez y Cª.
41 id id, 30 id, id id.
20 id id, 36 id, S. Errecaborde.
86 carne gorda, en pie, 45 id, id id.
37 flacas, id, 25 id, J. J. Errausquin y Cª.
Terneras—85 regulares, 14 pesos, O. y Lalor.
Cueros de novillos, $ 9,70, 10,50, 10,70, 11, 11,20 y 12.
Idem de vaca, 7,30 y 8.
Matanza—Novillos, vacas y terneros, 1420.

Entradas por el Ferrocarril del Pacífico

Muñiz, P. Mattaldi, 35 cascos alcohol.
Mendoza, Expreso, 5 bordalesas vino.
San Juan, Navasta, 10 bultos sarmientos.
San Juan, Uriburo y Cª, 60 cascos de vino.
Id, Devotto y Cª, 67 cascos vino.
Id, Devotto B. y Cª, 80 cueros vacunos.
Id, Uriburo y Cª, 30 cascos vino.
Mercedes T. Bavasta, 1 fardo tocino.
Chacabuco, J. Olivetto, 20 bultos equipaje.
Id id id 6 bolsas papas.
Mendoza, S. Bianchi, 30 bordalesas vino.
Idem, Devotto y Cª, 150 cascos vino.
Idem, G. R. Manrique, 50 bordalesas id.

Entradas por el Ferrocarril del Oeste

Ferreyra, E. Ciarlo, 3 vagones piedra.
Rosario, W. Paats, 100 cajones almidón.
Saladillo, V. Colabrino, 4 cajones salame.
Río 2º, A. Alpina, 1 vagón carbón leña
La Plata, Llo, 21 tercerola licores.
Claypole, S. Cattaneo, 8000 ladrillos.
Chivilcoy, D. Recha y Cª, 32 tercerolas alcohol.
Tolosa, G. M. 18 latas aceite.

Tramway Rural á Vapor

Pilar, Pegassano hermanos y Pessano, 160 bolsas trigo.
Torres, id id, 150 bolsas maíz.
San Miguel, Pedro Lartigue, 32 fardos pasto.
Toro, C. Lacroze, 25 id id.
Piñeiro, Santos Botte, 21 id id.
San Miguel, Angel Peluffo, S. W. plantas.
Pilar, Alsina y Cª, 10 pichoneras y cajones huevos.
Torres, id id, 4 id id.
Idem, Andrés Molase, 3 id id.
Cuculla, Ramoso, 2 cajones huevos.
Toro, Luis Piloto, 5 id id.
Pilar, José Aragoni, 3 bolsas chala.
Piñero, A. Galli, 1 cajón mercería.
San Miguel, Antonio Casanegro, 1 bordalesa vino.
Idem, Cayetano Burdet, 9 pichoneras y 1 cajón huevos.
Idem, Juan Barun, 1 bolsa berros.

TRIBUNALES

Por disposición del Juez Correccional doctor Delgadillo y Secretaría del señor Seguí, se ha ordenado la libertad de los siguientes encausados:

Luis Rossini, Luis Zerba, Augusto Bonomi, Rafael Silva, Alejandro Madero, por lesiones, compurgadas las penas.

Salvador Peñaloza, por hurto, compurgada.

Avelino Rolón, Antonio Cuneo, hurto, sobreseídas, provisionalmente.

Rodrigo González, por desacato y lesiones, 3 meses, agotada.

Horacio Ortiz, por hurto, compurgada.

Elías Guret, por hurto, sobreseída provisionalmente.

Justiniano Vera, por lesiones, compurgada.

Ricardo Díaz, por lesiones, compurgada.

Nicolás Genovese, por lesiones, 2 meses, agotada.

Luis Estrufa, por lesiones, compurgada.

Serafina Curbelli, por hurto, sobreseída provisionalmente.

—El Juez doctor Centeno ha dictado sentencia definitiva en los siguientes asuntos:

Luis M. Saavedra contra Pedro Mazzolo, sobre cobro de pesos, desfavorable para este último; Pedro Isbert contra Enrique Viñas, sobre cumplimiento de un contrato de locación de servicios, adversa para el demandado.

—Por ante este mismo Juzgado y Secretaría del doctor Ríos, se ha concedido venia supletoria para contraer matrimonio á la menor Cristina Aragón con don Bartolomé Damonte.

—El Coronel don Benjamín Moritán se ha presentado al Juzgado del Crimen en turno, á cargo del doctor French, entablando querella criminal por calumnia contra *La Prensa*.

—Por el Juzgado del doctor Angel Garay y Secretaría del doctor Alcorta, se ha fallado el juicio seguido por don Santiago Ferretto contra la sucesión de don Antonio Ferretto, declarando de legítimo abono la cantidad reclamada por la parte actora, la que asciende á la suma de $ 4.138 m/n.

—Despacho en el día de ayer de los Juzgados:

Juzgado del doctor Angel Garay

SECRETARÍA DEL DOCTOR CASABAL

Rocamora, testamentaría; Zemborain con «La Nueva Zelandia»; Delfino con Peczi; Llera de Porcel de Peralta, testamentaría; Cosme, apelando de una resolución del Juez de Paz de la Sección 11ª; Martínez de Brizuela con Ducasson; Righetti de Sanguinetti, testamentaría; González, testamentaría; Moreno con Oroño; González Ocantos con del Villar; Loreda de Balliani, testamentaría; Pacia con Larroschelle; Ramos con Del Campo; Cranwell con Bollini y Muro; Costa de Muraglia, testamentaría; Ramírez con la testamentaría Besares de Salomón; Conde, apelando de una resolución del Juez de Paz de la Sección 8ª.

SECRETARÍA DE RODRÍGUEZ

Martín Canevary contra Cano; Moreyra, solicitando venia; Insiarte con Insiarte; López de Rozzónico con Alegre; Alvarez, solicitando la división de condominio; Peirano con Cichero; Halbach de González Moreno con González é hijos; Pardo con Dalto y Tunicci; Bidegain, testamentaría.

SECRETARÍA DE GARCÍA

Barragán de Sánchez, testamentaría; Fincati con «Operaio Italiano»; Marchi, testamentaría; Beccar con Carreras; Jefe del Registro Civil, denuncia; Banco de la Provincia con Murpik; Alsina, testamentaría; Salirué, testamentaría; Oteer, exhorto; Hornos, testamentaría; Meregoni, testamentaría; Varela, testimonio; Villegas con Simariños; Facco con Facco; Sola con Cazón.

SECRETARÍA DE N. GONZÁLEZ DEL SOLAR

Beascoechea, testamentaria; Etchegaray con Rocca; Gallo y Tavoino con Pezilli; Sanitaria con Naveira; Olavarria, testamentaria; Giordano con Gilly, testamentaria; Banco de Locación con Núñez; Coulin, testamentaria; Martinez con Diaz de Trejo, testamentaría; Ferrer con Rueda; Pérez con Goicoechea; Caves con Sanchez, testamentaria; Lombardo con Berzo, testamentaría; Diaz de Trejo, testamentaria.

SECRETARÍA DEL DOCTOR P. ALCORTA

Rosales, testamentaria; Cranwell con Perea; Galeano, testamentaría; Arocena, testamentaria; Banco de la Provincia con Frias; Indartgaray con Magnano; Velaro con Arocena; Greslebin, protocolización; Fresco con Salabonga; Ferretto con Ferretto; Ezcurra de Urquiola, incidente de su testamentaria.

Juzgado del doctor Diego Saavedra

SECRETARÍA DE ROBERTO BARRERA

Exhorto del señor Juez doctor Achával; Cazón de Piaggio con Peña; exhorto del señor Juez doctor Gamboa; Pohle, solicitando venia; exhorto del señor Juez doctor Gamboa; Sarda y Quartara, su sucesión; Villate con Ghiglione; González Calderón con Frias y Gallo; Magdaleno con Magdaleno; exhorto del señor Juez doctor Gamboa; Bergeret con Boulon; exhorto del señor Juez doctor Gamboa; Candovi Antonio, queja contra el Juzgado de la 7ª; Neguelouart con Bonafón; Rabbia Massini, queja contra el Juez de la 5ª; exhorto del señor Juez Sarmiento; Fontanol, solicitando oficio; A. Antonio con Novaro; D. Carli, solicitando testimonio; Salinas con García Aparicio; Pano, deduciendo tercería en autos; Carciola con Simona; Suárez con Plancher; Garzuelo con Castellano; Lavergne, con Lisarrague; Baldassano, su sucesión; Carbajal, queja contra el Juez de la 27ª; Noceti contra el Ferrocarril Buenos Aires y Ensenada; Tomasi, solicitando rectificación de una partida; exhorto del señor Juez doctor Etcheverry; Arroyo José María, su sucesión; Lavigne, información; Municipalidad con Jiménez Paz; exhorto del Juez doctor Gamboa.

SECRETARÍA DE JUAN A. TAQUINI

Rebori con Silva Ríos; Damente con Salvatierra de Forte; Silva Ríos con Grosnenard; Obligado, su sucesión; González de Petrocchi con Petrocchi, Castañon, su testamentaria; exhorto del señor Juez de la Provincia de Buenos Aires, doctor Sarmiento; Caraballo de Varando con Varando; Fernández Oro, su testamentaría; Caniffi, venia supletoria; Franzani con Meme; Cabral López, solicitando un certificado del Registro de la Propiedad; Torre con De Alberti; Municipalidad de la Capital con Varela; Arroqui, Juan F., su concurso; Flores, venia supletoria; Mariño con Casco; Melhado con Jiménez; Gianolli con Bianchi y Martezani; exhorto del señor Juez de la Provincia de Buenos Aires, doctor Etcheverry; de Benedetti con Mazzechi; exhorto del señor Juez de la Provincia de Buenos Aires, doctor Gazzolo; Defilippi con Rossi; Stragna con Rossi; Valenzuela y Pereyra con Vincente; Renacco Hnos. y Cª. con Rios; Paglieri, sobre información; Llano con Fidalgo y Cª; Pientino de Brignardelli con Brignardelli; López con Malbrán; Brito del Pino con Petit de Murat; Bolla de Pampararo, su sucesión; Cazón con Taillada; Larroque y Salaverry con Prat.

SECRETARÍA DE PEDRO CEDRÉS

Ciacchi contra Ferrari; Otamendi, testamentaría; Granada contra Pereyra; Marcon y Vernengo, testamentaria; Pizarro contra Perazzo; Arce, testamentaría; Sailene contra la Sociedad Fábrica de Cales Argentinas; Lebrun, testamentaria; Sociedad Nuevos Mataderos contra la Municipalidad; Rossi, testamentaria; Porcel de Peralta, solicitando testimonio de una partida; Batilana de Acuña, solicitando trasladar un hijo menor á Europa; Zavala de Rivero, testamentaria; Cook y otros, solicitando inscripción de unos títulos; Elcheandegaray, testamentaria; Fisco contra Obligado; Oribe contra Amat; Bonelli contra Massa; Rizardi, solicitando nombramiento de tutor; Downes de Lavarello, testamentaría; Viñales de Ruiz contra Olagüe; Bunge, solicitando un testimonio; Caroni y Cangatti contra Bozzano; Tala con Ayala, solicitando testimonio de una escritura; Campeñi y otros contra Rizotto; Mahon, solicitando una inhibición; Rossi, testamentaria; Magnasco y Cª contra Pereyra; exhorto del señor Juez de Mendoza; Macche contra Macche; Lozardi contra Simonasi.

SECRETARÍA DE PIÑERO SORONDO

Maggiolo, testamentaria; exhorto del señor Juez Etcheverry; Senra con Senra (hijo), entrega de objetos; Garibaldi con Pisani, cobro; Medana con Lauteri, cobro; Canale; Barraquil de Canale y Piaggio de Canale, testamentarias; Agente Fiscal con Spino; infracción á la Ley de Registro Civil; Nardi con Balderrabano, cobro; Ferraro con Ferraro, separación de condominio; Romanilli con Lecuona, cobro; Fernández con Badaracco y Biachino, escrituración; Carrazoni, cesión de bienes; Senra, testamentaria; Cantalupi con Garibaldi, cobro; Nasar, solicitud; Givia con Mazza, cobro; Beascochea, acción de dominio.

SECRETARÍA DEL DOCTOR CARRILLO

Calzada con Zúñiga; Onetto con la Sociedad La Italia; Banco Español y Rio de la Plata con Burgos; Canesa con Viso; Romero con Oroño; Nicola con Fonseca; Thole con Baher; Canaveri con Gómez Peña; Brieto Novo Rodriguez con Novo Rodríguez; Colar con Renart y Lloveras; Phillipp Rosalía, su testamentaria; Gutiérrez con Bosch; Palma, Esquirós con Baretti.

Juzgado del doctor Angel S. Pizarro

SECRETARÍA DE ALEJANDRO CEJAS

J. de Cabrera, testamentaría; Salú con Cabal; R. de Barbosa con Cabal; Gandulfo con Chaparse; Leux y Barbe con Cabal; Pietrafesa, testamentaría; Rubio, testamentaría; Negrotto, testamentaria.

SECRETARÍA DE JUAN B. PALACIOS

Alvarez de Campos, su testamentaria; Pueyrredon con Obligado; Banco Hipotecario con Della Costa; Bechi con Mun; Buso, su testamentaria; Balaija con Ramos Mejia; Tasara con Casella: Ball de Lima con Lima; Galano, su testamentaría; Villarraza su testamentaria; González de Diaz, sobre infanticidio; Banco Hipotecario con Dasso y Franchi.

SECRETARÍA DE EDUARDO MUNILLA

Compañía de Mandatos y Préstamos con testamentaria Méndez; Garaban, testamentaria; Pérez Millán, nombramiento de tutor; Pacheco de Mora, testamentaría; Von Holten, testamentaría; León, testamentaría; Tratsun, testamentaría; Gregorini y Crespo con Terrada.

SECRETARÍA DE P. BEJARANO

Tarrara, testamentaría; Alonso, id; Arbuco con Roccatagliata; Mom, Mom y Mom, testamentaria; Traverso con Rasso; Fasce, testamentaria.

SECRETARÍA DE HORACIO TURIO

Borrutti de Vina con la Empresa del Ferrocarril del Oeste; Raggio, testamentaría, auto definitivo; Banco de Italia con F. de Arévalo; Pereyra, testamentaria, 1 auto definitivo; Albretch con Hartmann, 1 oficio; Chás, testamentaria; Cárrega con Leiva; Casarino con P. de Tealdi; Nazar, testamentaria; Calderón con Lorte; Carmody con Pippo; Olmos con Olmos; Mezabura, testamentaría; Obejero con Lamas.

Juzgado del doctor Luis Méndez Paz

SECRETARÍA DEL DOCTOR S. FONTANA

Caviglio con Escola, 1 decreto; Stafford, testamentaria, 1 oficio; Gascoña con Demaria, 1 decreto; Reynoldi, testamentaria, 1 decreto; Ferrari con Lombardo, 1 decreto; Scardó con Turtur, 1 decreto; Silveyra, testamentaria, 1 decreto; Silva Garretón, concurso, 1 decreto.

SECRETARÍA DE LIMA

Obras de Salubridad con del Larco, 1 auto interlocutorio; Romero, testamentaría, 1 decreto; Zunard con Pippo, 2 decretos; Campodónico, testamentaría, 1 decreto; Tarragona de Quiróz, 1 decreto; Villafañe con Marin, 1 decreto; testamentaria de Roggio, 1 decreto; exhorto de Mercedes, 1 decreto; Oliberio con Copmartin, 1 mandamiento.

SECRETARÍA DE JOSÉ S. ODERIGO

Finochietto con Bottino, 1 providencia; Raffo con testamentaria Ortelle, 1 providencia; Caputo con Arredondo, 1 providencia; Rasero, testamentaria, 1 providencia; Duffy de Grierson, 1 providencia; Musante con Ortelle, 1 auto interlocutorio; Mascheroni con Castels, 1 auto interlocutorio.

Juzgado del doctor Alberto M. Centeno

SECRETARÍA DEL DOCTOR RÍOS

Pardi contra Rodriguez, 1 oficio; Rosapelly contra Baschieri, 2 declaraciones; Grigera, testamentaría, 1 decreto; Peralta de Ghigliazza, 1 auto interlocutorio; Aragene, venia supletoria, 1 auto definitivo; Quinteros de Vallejos contra Acosta de Montenegro, 1 decreto; Cardani contra Ornatti, 1 acta; Compañía de Mandatos contra Zuviría, 1 decreto; Rodriguez contra Prieto Freire de Rodriguez, 1 decreto.

SECRETARÍA JUAN DE DIOS CARRANZA

Biancalana con la sucesión de Navarro; Banco Hipotecario de la Capital con Rocamora; Boucou con Irigoyen; Ibarra con Luongo; Biurne, solicitando venia supletoria para contraer matrimonio; Betas con concurso de Planes; Colombo con Corona; Storani con Grinaldi; Copello con Rey; Fisco Nacional con Arteaga; Colombo con Barta; Lalane con Olivera; Aldunate de Conde con Pizarro; Fisco Nacional con Sackmann; Prieto con Novo Rodríguez; Planes, su concurso; Decoud con Fernández; Losardy con Simonasi.

SECRETARÍA DEL DOCTOR MANUEL DELFINO

Burghi, su testamentaría; Municipalidad contra Dieht; idem contra Gruget; idem contra López; Cattaneo contra Rigamonte, apelación de Juzgado de Paz; Neumayer, deduciendo tercería, apelación de Juzgado de Paz; Aldao contra Amadeo, su concurso; Pichetti contra Nocetti; Camaroti contra della Costa; Ferrin contra Tropolli; Naveyra contra Rodriguez; idem contra idem; Municipalidad contra Aubain; Banco Inglés contra la testamentaría de Quirno y Pestaña; Carman contra Lagastizábal; Banco Constructor contra de Fonteynes.

SECRETARÍA DEL DOCTOR PABLO CÁRDENAS

Ronis con Schiffman, auto interlocutorio; Miroli con Clerici, auto interlocutorio; Compañía Nacional de Tramways con Arenales, auto definitivo; Gamba, testamentaria, auto definitivo; Fiscal con Coco, auto interlocutorio; Torres con Francioni, decreto; Fenoqueto con Sallovici, decreto; Bergesonvo con Budin, decreto.

SECRETARÍA DE PEDRO DELHEYE

Kurh, su sucesión; Velarde, su testamentaría; Burgos contra Salinas.

SECRETARÍA DEL DOCTOR FURNUS

Bricca contra Bravo, 1 auto interlocutorio; Pradere con Garttahan, 1 decreto; Cangreve con Rickens, 1 oficio; Ditfflito con Cippriotti, 1 posición; Lames y Cauvin con Gran San Martin, 1 decreto.